Jaro 20-a januaro 1968 N-ro 1

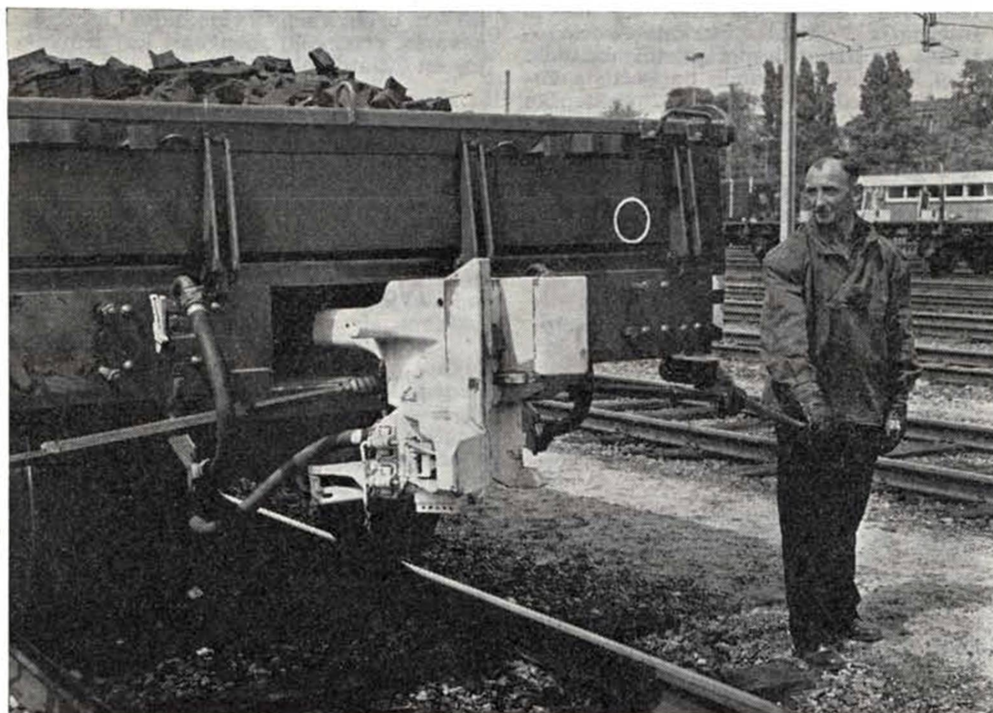


LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, no 54.0569801



Tiel funkcios la manovristo post la enkonduko de aŭtomataj kupliloj. Starante apud la vagono li povas fari la laboron, kie homaj manoj ne estas malhaveblaj. Vidu ankaŭ la artikolon LA AŬTOMATA KUPLILO en tiu ĉi numero.



20-a JUBILEA KONGRESO DE LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTISTA FEDERACIO - IFEF

11-17.5.1968 en Varna (Bulgario)

La kongreso okazos sub la aŭspicio de la Ministro de la transporto de P.R. Bulgario, s-ro Marin Vaĉkov.

Adreso: XX IFEF Kongreso — Sofia, Poŝtfako 350 (Bulgario).

Rimarko: La kancelario de Lo-Ko-Ko koncentriĝas en Sofio, tial nur post la 1-a de majo 1968 oni povos sendi poŝtaĵojn al adreso: XX IFEF Kongreso — Varna (Bulgario).

Bankkonto: N-ro 19/2591 DSK Kolarosvki rajon — Sofia (Bulg.)

En la kadro de la 20-a Jubilea IFEF-Kongreso okazos du kunvenoj de la Internacia Poŝtista Esperanto-Asocio — IPEA. Poŝtistaj esperantistoj bonvolu aliĝi. Detalojn demando de Poŝtista Esperanto-Societo „Heroldo", Poŝtenska kutija 25 — Sofia (Bulgario).
Tuj post la 20-a IFEF-Kongreso, de la 19-a ĝis la 21-a de majo 1968, okazos la 37-a Kongreso de la Bulgara Esperantista Asocio, same en Varna. IFEF-kongresanoj estas invitataj resti gastoj de la Kongreso de BEA.

PROVIZORA PROGRAMO DE LA XX-a IFEF-KONGRESO

Sabaton, la 11-an de majo: Renkonto de la IFEF-Estraro kun la Loka Kongresa Komitato, interkona vespero kun dancado.

Dimanĉon, la 12-an de majo: Solena malfermo de la kongreso, komuna fotografado, bankedo, folklora vespero.

Lundon, la 13-an de majo: Kunsidoj de la IFEF-Estraro kaj Komitato, fakprelego, diversaj aliaj kunsidoj, spektaklo de la Bulgara Esperanto-Teatro.

Mardon, la 14-an de majo: Tria kunsido de la IFEF-Estraro kaj Komitato, vizito de entreprenejoj, dua kunsido de IPEA, dua fakprelego, projekciado de filmoj, kongresa balo.

Merkredon, la 15-an de majo: Tuttaga aŭtobusekskurso al rivero Kamĉija — urbo Nesebâr — ripozkomplekso „Slânĉev brjag" (Suna Bordo).

Ĵaŭdon, la 16-an de majo: Unua plenkunsido de la Kongreso, akcepto ĉe la Prezidanto de la Urba Popola Konsilantaro de Varna, distra vespero kun klasika kaj estrada muziko, dancado.

Vendredon, la 17-an de majo: Duontaga ekskurso al urbo Balĉik, dua plenkunsido de la Kongreso, fermo de la Kongreso.

Dum la kongrestagoj okazos ankaŭ vizitoj en urbo Varna: vidindaĵoj, muzeoj, akvario, originalaj manĝejoj kaj trinkejoj en „Zlatni pjasaci" k.a.

La Loka Kongresa Komitato

Sofia, oktobro 1967

Bondeziroj pri Nova Jaro

Porkideto, hufofero
nutras senton de l' Espero,
ke sukcesu ĉiu faro
por vi en la Nova Jaro:
al malĝojo pordon riglu,
la sereno en vi viglu,
vivu sane vivoarde
tamen paŝu nur singarde,
tro ne ŝvitu pro laboro,
tamen luktu kun fervoro,
al la menso obeante
aktivadu ne kormanke,
tamen Amo vin ne vundu,
en monujo mon' abundu,
la kotizon certe pagu,
malavare vigle agu
kaj kuraĝe elegante
babilu nur — esperante!!

Julio Baghy

Muzeo de trafiko kaj komuniko en Ruse

Antaŭ 101 jaroj, en 1866, kiam la bulgara popolo vivis ankoraŭ sub la regado de la otomanoj, oni konstruis la unuan fervojan linion en Bulgario; la linio estis 224 kilometrojn longa kaj interligis Ruse kun Varna.

Antaŭ la konstruo de la fervojlinio Černá Voda-Kjustenĝa en 1860, la fermita otomana imperio estis la ununura lando sen fervojo. Post la fino de la krimea milito kaj la pariza packontrakto en la jaro 1856, la eŭropaj ŝtatoj direktis siajn okulojn al Turkio, kiu estis ankoraŭ ne ekspluatita lando kaj konvena por eksporto de kapitalo. Per la konstruado de la fervoja linio Ruse-Varna, la tiama turka registaro deziris plifortigi la urbojn Ruse, Ŝumen, Varna kaj Silistra, kie ĝi koncentrigis grandajn militistajn trupojn por uzi ilin kontraŭ la liberiga rusa armeo. Tamen, tiu ĉi fervoja linio, kiel daŭrigo de la fervojlinio Vieno-Bukareŝto-Gjurgevo, kunligis Eŭropon kun Azio kaj tiel servis ankaŭ kiel ilo por komerco.

Siatempe, en la tiama Turkio, estis pli da fervojlinioj konstruataj kun strategia celo.

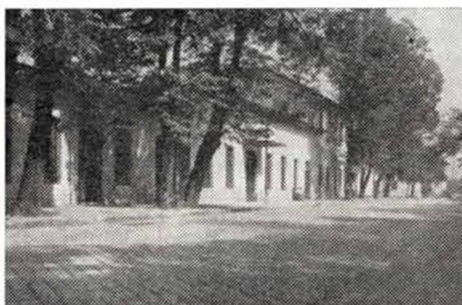
La turka registaro komisiis en 1863 anglan kompanion, nome Gefratojn Barcley pri la konstruado de la fervoja linio Ruse-Varna kaj ĝi staris sub kontrolo de la granda W. Gladstone. La 21-an de majo 1864, la provincestro de la tiama Danuba provinco, Arif paŝao, simbole komencis la konstruadon de la stacidomo en Ruse.

La pezan laboron plenumis la bulgara loĝantaro servute, devige kaj senpage. Dum la konstruado de tiu ĉi linio kaj stacidomoj laboris pli ol 15.000 bulgaroj kaj tial la laboro bone progresis. Multaj laboristoj mortis en la somero de 1865 pro ĥolera epidemio. Tamen, la registaro ne haltigis la laboradon ĉe la fervojoj.

En novembro 1866 oni malfermis la fervojan linion. Ĝi estis tre malperfekta kaj pro la multaj viktimoj oni fermis ĝin jam baldaŭ kaj post longaj intertraktoj malfermis ĝin denove en marto 1867.

Nur 20 km de la fervoja linio havis ŝtalajn relojn; la pontoj estis lignaj. En la vintraj monatoj grandaj neĝamasoj kovris la landon kaj la fervojo estis neuzebla.

Kvankam la aŭroro de la fervojo en



Muzeo de Trafiko kaj Komuniko en Ruse.

Bulgario koincidas kun la gigantaj ritmoj de la fervoja evoluo en Eŭropo, la konstruo de la fervoja linio en Bulgario en tiu ĉi periodo prezentis tre gravan eventon kaj multaj enloĝantoj de Turkio venis al Ruse por vidi vagonarojn.

La unua fervojlinio disponis pri 9 lokomotivoj, kies rapideco estis 30 km/h, pri 63 pasaĝeraj vagonoj, pri 3 vagon-salonoj kaj pri 425 varvagonoj.

Primitive-ceremonie oni certigis la ekveturon de la trajno: la trajnestro ludis melodion per trumpeto kaj tiel signalis pri la okazonta forveturo de la vagonaro, je kio la lokomotivestro per trumpeto sciigis, ke li estas preta forveturi.

La komunikadon inter la stacioj oni faris per telegramoj, uzante la francan aparaton „Kadran", kies konstrujaro estis 1844. Nur en 1872 oni muntis la unuajn Morse-aparatojn.

La hejtadon de la pasaĝervagonoj oni certigis per varma akvo en specialaj metalaj cilindroj, la lumado okazis per petrolaj lampoj.

Sed la posedanto de la linio, la angla kompanio, opiniis la linion ne sufiĉe profitdona kaj vendis ĝin al la turka ŝtato en 1869; tiu vendis ĝin al barono Hirsch en 1873 kaj li posedis kaj ekspluatis ĝin ĝis la 10-a de aŭgusto 1886. Kiam la bulgaroj sin liberigis el sub la turka jugo, la bulgara registaro aĉetis la fervojon.

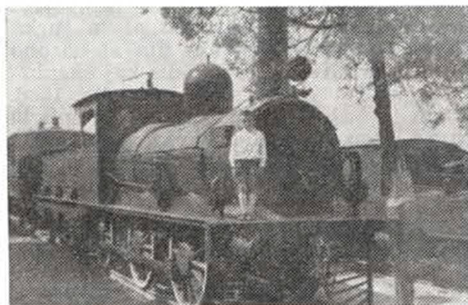
La unuan periodon de la nova ŝtata fervojo karakterizas, ke la konstruadon de la fervojaj linioj, normalaj kaj mallarĝŝpuraj, faris eksterlandaj kaj privataj kompanioj, laŭ rajtoj, akiritaj de la turka registaro. Nur en 1888 malfermi-

ĝis la fervoja linio Caribrod-Sofio-Vakarel, kiun konstruigis bulgara societo. En tiu jaro oni fondis la Bulgaran Ŝtatan fervojon kaj la inicialoj B.D.Ĵ. kune kun la rado kun etenditaj flugiloj, fariĝis simbolo de la progreso.
En 1939 la fervoja reto de Bulgario estis 4426 km longa, kun apenaŭ 14 tunoj permesebla ŝarĝo sur unu akso.
Ĉe la fervoja linio Ruse-Varna dum la turka regado multaj bulgaroj, partoprenantoj en la bulgara nacia revolucia batalo, laboris kiel fervojistoj. Ili estis portantoj ne nur de la kulturo, scienco kaj tekniko, sed ankaŭ de la ideoj por libereco kaj socia justeco. En la majesta batalo de la bulgara popolo kontraŭ la turkoj helpis ankaŭ multaj fremdlandaj teknikistoj kaj inĝenieroj, konstruantoj de la unua fervoja linio. Ili, ĉeĥoj kaj poloj, fondis la t.n. „slavan domon", kiu fariĝis vera revolucia centro. Dum tri jaroj ĝi estis rifuĝejo por bulgaraj revoluciuloj kaj kaŝejo por la armiloj. Tiun ĉi slavan domon vizitis en 1872 ankaŭ la apostolo de la libereco, Vasil Levski, kaj instrukciis la ĉefan estron de la fervojo en Plovdiv, ke li postenigu ĉe la fervojo nur homojn, kiuj estas sindonaj al la liberiga afero. Pro tio eklaboris ĉi tie multaj bulgaraj revoluciuloj, kiel Todor Kobleŝkov, staciestro en Belovo, unu el la gvidantoj de la glora aprila ribelo dum 1876, Ilarion Dragistonov, subtenanto de la konspira kanalo Ruse-Gjurgevo-Bukareŝto, per kiu oni transportis multajn leterojn kaj dokumentojn de la sekreta poŝto de Bulgara Revolucia Centra Komitato troviĝinta en Bukareŝto; Radi Ivanov, staciestro en Harmanli; Georgi Conĉev, standardoportisto de la ribelo en Červena Voda en 1875, sub kies standardo ĵuris la glora taĉmento de la revoluciulo — poeto Hristo Botev; Nikola Korĉev, lokomotivestro, la savinto de la glora Samarastandardo dum la Liberiga Milito; Ivan Vedar, telegrafisto en stacio Ruse, savinto de urbo Ruse, kiam la turkoj ĝin volis brulcindrigi en la Liberiga Milito, kaj multaj aliaj.
Post la liberigo de Bulgario el sub la turka jugo ekaperis la konscia laborista klaso, kie, ĉefe la fervojistoj, akre batalis por pli bonaj vivkondiĉoj. Multaj fervojistoj pereis en la batalo por la libereco kaj oni funebris pro la morto de Haralampi Stojanov, Georgi Spasiĉ, Georgi Kostov, Petko Napetov, Nikola Vapcarov, inĝ. Malov kaj ceteraj gefiloj de la bulgara popolo.
Nun, jarcenton post la konstruo de la unua fervojlinio Ruse-Varna, la unua stacio Ruse -istok (Ruse-orienta), estas ligita kun la gloraj heroaĵoj de la iamaj revoluciuloj. De tiu ĉi arkaika stacio oni forportis en ekzilon al Azio por enkarcerigi aŭ kiel galeajn sklavojn la heroojn el la taĉmentoj de Filip Totju, Ĥaĝo Dimitr, Stefan Karaĝa, el la aprila ribelo kaj la taĉmento de Hristo Botev. Tintado de la katenoj, siblado de turkaj kugloj akompanis la kantadon de la arestitoj

„Ne volas ni riĉaĵojn,
ne volas ni nomon,
ni volas liberecon,
ni volas justecon."

Antaŭ 100 jaroj en tiu ĉi stacidomo anoncis la lokomotivo per fajfsignalo, ke en Bulgario komenciĝas la erao de fervojkonstruado. La stacidomo estas nun Muzeo de la Transporto kaj Komunikado kaj ĝi parolos al la posteuloj pri la heroa pasinteco.
Ruse troviĝas sur la dekstra bordo de la Danubo kaj ĝi estas ankoraŭ ĉiam grava fervojnodo. Apud ĝi estas konstruita la grandioza Ponto de l' Amikeco, kiu ligas Bulgarion al la cetera parto de la mondo. Granda parto de la eks- kaj importo pasas tra Ruse.
La unua stacidomo Ruse-istok, du-etaĝa domo kun ŝtona masonaĵo kaj lada tegmento, ripozas sub la pli ol centjaraj tilioj kaj rigardas al la kvieta Danubo. Ĝi gardas la historion kaj la havaĵon de la muzeo. Ĝi havas tri fakojn, nome: fakon por fervoja transporto, fakojn por rivernavigado kaj fakon por komunikado. La lasta fako dividiĝas je kvar sektoroj: poŝto, telegrafo, telefono kaj radio kun televido.
En la unua fako, post la montro de la reloj, oni vidigas la vapormovilon kaj ĝiajn kombinojn, kiel oni kreis fervojan

La unua lokomotivo 148. Estas videbla ankaŭ parto de la vagono Sultanie, per kiu vojaĝis iam la regnestro de Turkio, sultano Abdul Azis.



transporton, kaj originalajn modelojn, fotografaĵojn, dokumentojn pri la kreo de la fervojo en Bulgario kaj ĉion, rilate la fervojojn ĝis nun. Interesaj estas la aŭtentikaj objektoj, kiel la suna horloĝo, la unua sonorilo uzita por signalado, la unua lokomotivo, la unua pasaĝervagono, k.a. En la korto de la muzeo, sur tri linioj, neligitaj kun la funkcianta trako, troviĝas ok lokomotivoj de diversaj tipoj, pezo, konstrujaro kaj du vagonoj. La unua lokomotivo 148, -triaksa- estas konstruita en Belgio kaj liverita al Bulgario en 1866. La pasaĝervagono estas tre originala kaj interesa „salon-vagono", ekipita kun kupeoj por la sultano de la tiama Turkio, por liaj edzinoj kaj gardistaro.
En la dua fako, por la rivernavigado, la ekspozicio disponas pri multegaj fotografaĵoj kaj modeloj rilate la aperon de la navigado ekde la praperiodo de la homo tra la mezepoko, pri la unuaj vaporŝipoj ĝis la hodiaŭaj dizel- kaj atomenergiaj marŝipoj.
La tria fako konatigas al la vizitanto la unuajn komunikrimedojn, kiuj havis ĉefe militan karakteron; la unuajn poŝtstaciojn kaj markojn, la inventon de la telegrafo, de la domofono kaj la inventon de la radio kaj de la televidaj aparatoj.
En la akvotransporta fako antaŭ la muzeo, kuŝas en la Danubo kun mallevita ankro la unua ŝipo enportita al Bulgario „Iskas".
En la fako pri komuniko ni povas vidi la unuan poŝtkaleŝon, veturintan sur la poŝtlinio Ruse-Sofio.



Lokomotivoj en la muzeo.

La muzeo fariĝos estontece Nacia Muzeo kaj en ĝi oni kreos ankoraŭ du fakojn, nome pri aŭto- kaj aerotransporto.
La muzeon prizorgas momente nur du personoj: la estro kaj servistino.
Post la dua mondmilito la transporto multe progresis en Bulgario kaj en la proksimaj jaroj jam 80% de nia fervoja trafiko okazos per elektra- aŭ dizeltrakciado.
La bulgaraj fervojistaj-esperantistoj fervore kaj entuziasme laboras por inde akcepti la partoprenantojn de la 20-a, jubilea kongreso de IFEF. Dum la kongresaj tagoj niaj kolegoj havos eblecon vojaĝi per niaj modernaj trajnoj, maraj kaj riveraj ŝipoj, aŭtomobiloj kaj aerotransportrimedoj.

Veliko Filipov Kânĉev,
lokomotivestro, Ruse.

Flugo al Varna

Por eviti la longan perfervojan veturadon al nia kongresurbo Varna, la vojaĝoficejo Kuoni en Zürich prezentas oferton. La prezoj estas konsiderinde pli altaj ol t.n. Charter-aranĝoj, kiaj nur ek de la 25-a de majo eblus. La flugo okazas per normalaj kurs-aviadiloj.
La oferto enhavas flugon Zürich-Sofia-Varna, vendrede la 10-an de majo, restadon en hotelo 2-a klasa kun duonpensiono ĝis sabate 24-a de majo, veturadon al hotelo kaj al flughaveno, duontagan urbrondveturadon kaj flugon Varna-Vieno-Zürich. Kosto ĉe partopreno de 20 personoj sv.fr. 775.—. Redukto ĉe pli granda nombro da vojaĝantoj.
Provizorajn aliĝojn akceptas Otto Walder, Esperantoweg, CH-8590 Romanshorn (Svislando).

Oni povos ankaŭ el Nederlando vojaĝi aeroplane al Varna. La verŝajnaj kostoj (flugbileto tien kaj reen kaj 14-taga restado en Varna) estos proksimume 500 ned. guldenoj. Por tiu ĉi flugvojaĝo anoncis sin ĝis la 30-a de novembro 12 personoj. Tiu kvanto bedaŭrinde ne sufiĉas por speciala flugo.
Informojn donas: S-ro W. L. van Leeuwen, Loggerhof 27, Amsterdam N.

I.F.E.S. - 1968 en Innsbruck

de la 10-a ĝis 17-a de februaro

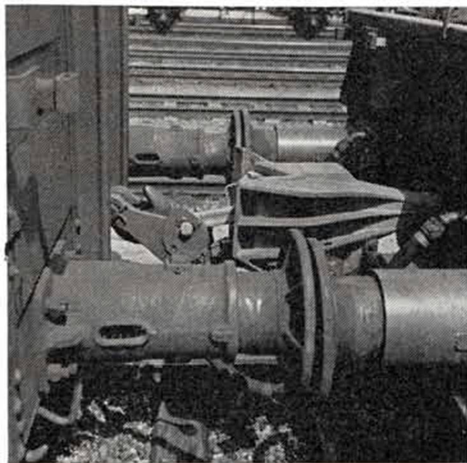
Ĉiu esperantisto rajtas partopreni la aranĝon. Informoj kaj aliĝiloj (laŭeble kontraŭ respondkupono) ĉe la organizanto: s-ano Johan Geroldinger, Marcusgang 7, A-4020 Linz, Aŭstrio.

La aŭtomata kuplilo objekto de profunda studo

La eŭropa fervojo laboras jam dek jarojn super la realigo de malnova deziro: la aŭtomata kuplilo.
La ŝraŭbkuplilo kun bufroj inter la vagonoj, kiun ni uzas en nia mondparto, estas al ni postlasita de niaj praavoj kaj ni, heredantoj, nun kiam efikaj labormetodoj kaj sekureco de la laboruloj pli kaj pli troviĝas en la centro de la atento, ne sentas nin feliĉaj pri tiu postlasitaĵo.
La anstataŭado de tiu historia heredaĵo per moderntipa aŭtomata kuplilo ne estas simpla afero en eŭropa komuno de dekoj da diverskarakteraj fervojaj kompanioj, kun pli ol du milionoj da multspecaj vagonoj.
La fine elektita eŭropa kuplilo estos centre lokita, aŭtomata tir-puŝ-kuplilo, kiu interligas ankaŭ la bremsotubojn.
Per ĝia enkonduko malaperos la ŝraŭbkuplilo, la bufroj kaj la kaŭĉukaj bremsotuboj. Ĝi estu ligebla kun la en orienta Eŭropo uzata tipo.
La Internacia Fervoja Unio (UIC) provis diversajn fabrikaĵojn, kies principo respondas al tiuj postuloj. Definitiva

Por la kazo, ke dum certa periodo ankoraŭ veturos vagonoj ekipitaj kun klasika kaj aŭtomata kupliloj, oni adaptos la klasikajn ŝraŭbkuplilojn.

Kliŝo „De Koppeling"



elekto el la diversaj solvoj, evoluitaj de la fabrikantoj, estas jam farita. Ĝi estas kunmetaĵo de la prezentitaj BSM-kuplilo kaj „Unicupler".
Tamen, daŭros ĝis la jaro 1990, antaŭ ol la akceptita tipo estos muntita sur la tuta eŭropa fervoja veturilaro.
Ne nur tial, ĉar la produktado kaj muntado de la proksimume 4 milionoj da kupliloj kostas multege da tempo, mono kaj penado, sed multegajn el la nun cirkulantaj vagonoj oni povus provizi per ĉi tiu definitiva kuplilo nur post multekosta rekonstruado.
Por eviti tiun fundan rekonstruadon, oni muntos en transira fazo nur tirkuplilojn. Por rezisti al puŝfortoj, la bufroj provizore restos.
Per tiu aranĝo la tamen necesa transformiĝo de la vagonframo por ebligi muntadon de la tirkuplilo kun la elasta elemento, ne postulos tre grandajn sumojn.
La financa flanko de la problemo estas la plej grava problemo.
Sufiĉe granda nombro da fervojaj kompanioj devos samtempe instali siajn vagonojn per la nova kuplilo. Ne devas okazi, ke iu fervoja instanco lastmomente prokrastas la muntadon pro manko de mono. La aŭtomata kuplilo ne estas multe pli kosta, ol la malmoderna. Tio signifas, ke la prezo de nova vagono kun aŭtomata kuplilo ne estas multe pli alta ol la prezo de vagono kun la klasika kuplo-sistemo.
Tamen, la anstataŭado de la malmoderna sistemo signifas investadon por 4 milionoj da novaj kupliloj, kies prezo estas po 1200 guldenoj nederlandaj. La komunaj fervojoj do devos investi proksimume 5 miliardojn da ned. guldenoj. Dum la unua fazo de la enkonduko (inter la jaroj 1975-1980) ĉiuj vagonoj devos esti adaptitaj por la muntado de la provizora tirkuplilo. Kiel dirite, en tiu unua periodo restos la bufroj por rezistado al la puŝfortoj. Por tiu transira periodo oni projektas aldonan pecon por la ŝraŭbkuplilo, kiu ebligas interkupladon de vagonoj kun malnova kaj nova sistemoj.
Ĉar la enkonduko de la aŭtomata kuplilo forprenos parton de la riskoj apartenantaj al la laboro en la manovra servo, ni esperas, ke financaj malfacilaĵoj ne baros la sekurecon.

La fervojo en aŭ ekster danĝero?

En la franca „Esperanto-Fervojisto" de junio 1967 (no. 227) troviĝas aludo pri grava danĝero minacanta la okcidenteŭropajn fervojojn, kaj ankaŭ promeso por pliaj klarigoj.
Hodiaŭ, mi ne povas fari pli bone ol eltiri kaj traduki la jenon el la franclingva revuo „La Revue des Chemins de Fer" de oktobro 1967:
Kvankam kelkaj el la ĉi-subaj rezultoj ne estas definitivaj, ili tamen sufiĉe bone montras la situacion en okcidenta Eŭropo.

I. Pri la fervojaj transportoj

Pasaĝer-trafiko. La pasaĝertrafiko jam stagnanta de pluraj jaroj senteble malpliiĝis en la jaro 1966. La nombro de la transportitaj pasaĝeroj tiom malgrandiĝis, ke la kreskado de la meza vojaĝlongo, konstatita ankoraŭ lastajare, ne sufiĉis por konservi je la sama nivelo la jaran rezulton esprimatan per pasaĝerkilometroj (t.e. pasaĝeroj × kilometroj traveturitaj).
La tabeloj A kaj B indikas, unue, la trafik-rezultojn de la jaroj 1965 kaj 1966, aparte sumigitajn por la 6 landoj de la Eŭropa Komunumo (E.K.), kaj por la 18 landoj de la Konferenco de la Transport-Ministroj (K.T.M.), kaj, due, la trafik-evoluadon esprimatan per procento por ĉiu el la fervoj-retoj konsiderataj.
La ekzameno de la ciferoj de la tabelo B montras senteblan malaltiĝon de la pasaĝer-trafiko en Britio, Germanio, Jugoslavio, Aŭstrio kaj Svedio. La rezultoj de tiuj 5 fervoj-retoj certe ege influis la suman evolu-sencon de la pasaĝer-trafiko en la 18 landoj de la K.T.M. Kompense, oni konstatas netan reviglîĝon de la trafiko sur la fervojretoj de Italio, Hispanio, Portugalio kaj Turkio, kies trafiko, laŭ sia absoluta valoro, bedaŭrinde estas tro malforta por sufiĉe modifi la suman rezulton.
Koncerne la Germanan Fervojon (DB), la regreso de la fervoja pasaĝer-trafiko feliĉe estis parte kompensita per bonaj rezultoj el diversaj ekster-fervojaj trafikoj, kutime plenumataj de tiu reto.
La grafikaĵo C montras la evoluadon de la pasaĝer-trafiko de la jaro 1954 ĝis 1966 en la 18 landoj de la K.T.M.

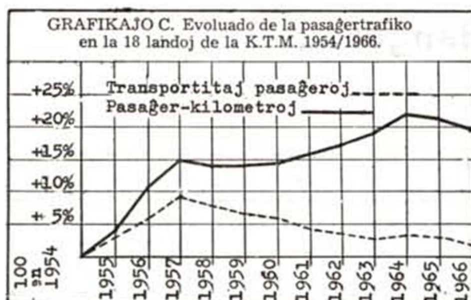
TABELO A

Transportitaj pasaĝeroj (milionoj)			Pasaĝer-kilometroj (miliardoj)		
1965	1966	1966 / 1965 %	1965	1966	1965
En la 6 landoj de la Eŭropa Komunumo					
2410	2362,6	— 2,0	119,11	117,5	— 1,3
En la 18 landoj de la K.T.M.					
4350,2 (*)	4239,5 (*)	— 2,5	176,7 (**)	174,3 (**)	— 1,3

(*) ekskluzive de Hispanio
(**) ekskluzive de Britio

TABELO B

Landoj	Transportitaj pasaĝeroj	Pasaĝer-kilometroj
	% 1965 — 1966 %	
Britio (BR)	— 2,1	?
Grekio (CEH)	+ 1,2	+ 2,2
Svisio (CFF)	— 1,0	— 0,9
Luksemburgo (CFL) .	+ 1,8	— 1,3
Portugalio (CP)	+ 2,9	+ 4,3
Fed. Germanio (DB) .	— 6,2	— 6,0
Danio (DSB)	+ 0,9	— 0,8
Italio (FS)	+ 0,7	+ 3,7
Jugoslavio (JZ)	—17,8	— 8,3
Nederlando (NS) ...	— 1,3	— 1,1
Norvegio (NSB)	— 0,5	+ 1,9
Aŭstrio (ÖBB)	— 2,7	— 1,7
Hispanio (RENFE) ..	?	+ 2,7
Svedio (SJ)	— 7,0	— 3,5
Belgio (SNCB)	+ 5,4	— 2,8
Francio (SNCF)	+ 1,3	+ 0,3
Turkio (TCDD)	+ 5,3	+ 3,0
Irlando (CIE)	+ 3,3	+ 1,8



GRAFIKAĴO C. Evoluado de la pasaĝertrafiko en la 18 landoj de la K.T.M. 1954/1966.

Var-trafiko. Ankaŭ la fervoja var-trafiko ne kontentige evoluis dum la jaro 1966. La regreso, jam konstatita en 1965, ankoraŭ senteble kreskis. En la 18 landoj de la K.T.M. oni fakte rimarkas, rilate al la jaro 1965, malpliiĝon de ĉirkaŭ 3,5% pri la trafik-volumeno esprimata per transportitaj tunoj, kaj de 1,5% koncerne la tun-kilometrojn (t.e. tunoj × kilometroj traveturitaj). La respondaj ciferoj por la E.K. estas respektive 3,7% kaj 1,4% (vidu la tabelon D). Praktike ĉiuj grandaj retoj, krom la svisa CFF kaj la itala FS, registris malantaŭen-movon, kiu estis aparte grava por Britio, Nederlando kaj Belgio. La rezultoj de la malpli gravaj retoj sume ne estis plibonaj (vidu la tabelon E).
La grafikaĵo F montras la evoluadon de la var-trafiko de la jaro 1954 ĝis 1966 en la 18 landoj de la K.T.M.

II. Pri la aliaj transport-rimedoj

Pasaĝer-trafiko. Malgraŭ certa pliboniĝo, la statistikoj pri la voja trafiko ne ĉiam ebligas rektajn komparojn kun la aliaj transport-rimedoj. Oni estas plibone informita pri la graveco de la tuta veturilaro je 4 radoj, kiu daŭre pliiĝas per 3% ĝis 27% laŭ la lando, kaj pri la kresko-procento de la karburaĵ-konsumado: inter 4,5% kaj 19,5% en la lasta jaro.
La disponeblaj informoj pri la jaro 1966 montras ke la disvolviĝo de la survoja pasaĝer-transporto sufiĉe rapide daŭris, kaj ĉefe ke la internacia trafiko konsiderinde kreskis. Tamen, unu escepto ŝajnas farota pri la pasaĝer-trafiko plenumata de publikaj organizaĵoj, interne de nacia teritorio, kie la konkurenco de la privata aŭtomobilo fariĝas pli kaj pli akra.
La disvolviĝo de la traaera pasaĝer-trafiko estas ankoraŭ pli okul-frapanta. Kvankam malsupera al la kresko-procento de la mondtrafiko, la ekspansi-ritmo de la laŭregula trafiko en-eŭropa tenas sin je la nivelo de + 12% pojare, kaj la nombro de la turistoj interesataj pri la aviadiloj, luitaj por ekskurso je antaŭfiksita prezo, kreskas ankoraŭ pli rapide. En 1965, 16 milionoj da pasaĝeroj uzis la regulajn en-eŭropajn aerliniojn kaj 3,6 milionoj la luitajn aviadilojn.
Var-trafiko. Oni konstatas, ke ĉiuj konkurencantoj de la fervojo profitis la favoran cirkonstancaron ekonomikan, kaj kreskigis sian var-trafikon.

TABELO D

Tunoj transportitaj (milionoj)			Tun-kilometroj (miliardoj)		
1965	1966	1966/1965 %	1965	1966	1966/1965 %
En la 6 landoj de la Eŭropa Komunumo					
695,9	670,3	— 3,7	148,2	146,2	— 1,4
En la 18 landoj de la K.T.M.					
1223,3	1180,5	— 3,5	235,2	231,6	— 1,5

TABELO E

Landoj	Tunoj trans-portitaj	Tun-kilometroj
	% 1965 — 1966 %	
Britio (BR)	— 6,6	— 7,1
Grekio (CEH)	+ 4,1	— 0,1
Svisio (CFF)	+ 2,0	+ 2,4
Luksemburgo (CFL)	— 12,1	— 8,9
Portugalio (CP)	— 11,3	— 10,4
Fed. Germanio (DB)	— 3,8	— 2,2
Danio (DSB)	?	+ 0,5
Italio (FS)	+ 1,6	+ 3,6
Jugoslavio (JZ)	— 2,7	— 2,3
Nederlando (NS)	— 8,1	— 7,0
Norvegio (NSB)	— 3,4	+ 3,1
Aŭstrio (ÖBB)	+ 0,1	+ 1,9
Hispanio (RENFE)	?	— 2,3
Svedio (SJ)	— 2,5	+ 1,7
Belgio (SNCB)	— 7,1	— 7,7
Francio (SNCF)	— 2,5	— 0,8
Turkio (TCDD)	+ 7,7	+ 5,2
Irlando (CIE)	+ 10,9	+ 13,0

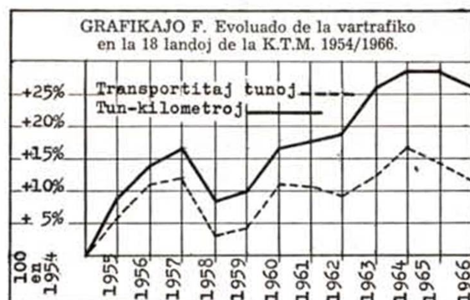
Estas la petrol-duktoj, kiuj registris en 1966 la plej rimarkindajn progresojn. En Federa Germanio, 53 milionoj da malnetaj petrol-tunoj tiel estis transportitaj (+ 14%); en Francio, 40 milionoj da malnetaj petrol-tunoj (ĉirkaŭ + 10%), kaj 5,5 milionoj da rafinitaj produktoj (+ 15%); en Italio, 20 milonoj da tunoj (ĉirkaŭ + 40%); en Svisio en Nederlando kaj Britio la tiel transportitaj petrolproduktoj ankaŭ ege kreskis. Kvankam la river-ŝiparo estas la unua trafito de la petrol-dukta konkurenco, la rivera trafiko eŭropa senteble pligrandiĝis en 1966, parte pro la ege favoraj cirkonstancoj hidraŭlikaj. Rilate al tiu de la jaro 1965, la trafiko sur la Rejno, ĉe la landlimo Germana-Nederlanda, kreskis per 8,4%. En la riverhaveno de Strasburgo la var-trafika kreskado atingis 12,8%, sed, male, ĝi estis negativa (-2%) en la river-haveno Baselo.
La survoja var-trafiko ankaŭ rapide disvolviĝis. La nombro de la kamionoj kreskas malpli rapide ol tiu de la privataj aŭtomobiloj, sed el la kamionaro, multaj fariĝas pli specialigitaj kaj pli pezaj. Oni ĝenerale konsideras ke, en Eŭropo, la voja trafiko je longa distanco senteble progresis, sed sur la internacia kampo ĝia kreskado estis multe pli grava.
Ankaŭ la aera var-trafiko disvolviĝis ege rapide, sed ĝi ankoraŭ koncernas malgravan tunaron, kompare kun la tutaj transportoj en Eŭropo.
Fine, kreskis ankaŭ la var-trafiko de la grandaj mar-havenoj eŭropaj.

III. La ĝenerala cirkonstancaro

Entute la jaro 1966 sendube estis kontentiga sur la kampo de la ekonomika ekspansio, almenaŭ koncerne ĉiujn landojn de Okcident-Eŭropo. Estas vere, ke certan malrapidiĝon, foje eĉ senteblan, de la ekspansia ritmo en sia nacia ekonomiko, suferis diversaj landoj, kiel ekzemple Okcident-Germanio kaj Britio; sed kompense kelkaj aliaj, kiel ekzemple Francio kaj precipe Italio, registris notindajn progresojn.

IV. Konkludo

Ĉiuj transport-rimedoj, krom la fervojo, sukcesis pli-malpli profiti la favoran cirkonstancaron ekonomikan. Kiaj do estas tiuj kaŭzoj, kiuj malhelpis la fervojon fari same bone? Kiel klarigi la netan malrapidiĝon en la evoluado de la fervoja trafiko?
Koncerne la pasaĝer-trafikon, estas nekontesteble la jenaj: unuflanke, pri la mallong-distanca trafiko, la dinamika



ekspansio de la privata aŭtomobilo, benplena pro la realiĝo de gravaj kaj multekostaj laborprogramoj por plibonigi la vojajn retojn, kaj, aliflanke, pri la longdistanca trafiko, la disvolviĝo de la aviadilaro.
Pri la varoj, la konkurenco de la aliaj transport-rimedoj, akcelita de la liberala sinteno de la registaroj, ĉefe pri la trafik-reguligado kaj la invest-helpo, tre grave influas la evoluadon de la fervoj-trafiko. Sed, la fundamenta modifo de la strukturo mem de la transportmendo verŝajne ludas tie esencan rolon. Temas pri la konstanta transformiĝo de la energi-formo utiligata. la petrolo kaj la natura gaso ja pli kaj pli anstataŭigantaj la karbon, kies regreso plie estas dumtempe pligravigata pro la nunaj malfacilaĵoj en la fer-industrio. La trafik-falo pri karbo kaj fer-erco, tradicie transportitaj de la fervojo, povis esti kompensita nur parte per aliaj trafikoj, kiaj la kemiaĵoj, sterkoj ktp.... Krome certaj fervoj-retoj devis plialtigi siajn tarifojn, kio aliparte povis akceli la transiron de trafiko al aliaj transport-rimedoj.
Kiajn prognozojn ni povas riski por la jaro 1967? En julio 1967, la jam kolektitaj rezultoj estas tro nekompletaj kaj tro variemaj por montri probablan tendencon. Tamen, pro la modernigaj kaj raciigaj laboroj faritaj de la fervojretoj por la pasaĝer-trafiko, ĉefe la plirapidigo de la trajnoj, la uzo de novaj vetur-materialoj kaj la novaj aranĝoj por samtrajne veturigi pasaĝerojn kaj aŭtojn, oni povas esperi, ekde 1967, inversiĝon de la tendenco. Male, koncerne la var-transporton, la pliboniĝo de la servo-kvalito ofertata de la fervojo povus montriĝi, en 1967, ankoraŭ nesufiĉa por estigi ian reviglîĝon de la trafiko, dum aliparte nenio ŝajnas anonci baldaŭan modifon de la eksteraj kaŭzoj, kiuj grandparte eksplikas la evoluadon analizitan ĉi-supre por la jaro 1966.

Tradukis: A.B. Nov. 1967

Vojaĝo en Svislando

Laŭ invito de kolego Otto Walder, vicprezidanto de IFEF, mi pasigis dekkvar tagojn en Svislando. La 9-an de oktobro mi ekveturis el mia urbo Győr. Dumvoje mi haltis en urbo Linz, kie akceptis min nia junulara kromkomitatanino Greta Gössl. Ŝi informis min pri la agado de la loka fervojista esperantista junularo. Kun ĝojo mi konstatis, ke nia junularo en Linz jam komencis efektivigi pli grandajn kontaktojn kun la loka TEJO-grupo kaj tiu ĉi kunlaboro certe sukcesa estos. En ordo okazas la preparlaboroj por la sekvonta internacia esperantista skisemajno. Post la agrabla restado mi daŭrigis mian vojaĝon al Svislando.
En urbo Rorsach, kie mi devis ŝanĝi vagonaron, atendis min nia vicprezidanto. Ni kune veturis al urbo Romanshorn. La saman tagon ni ekskursis al monto Kronberg, kie ni priparolis la aferojn de nia junularo. Ni kaptis belegan veteron sur la monto kaj ni faris tie multajn fotojn. Post la ekskurso ni faris mallongan promenadon en la historia urbo St. Gallen.

La stacidomo en Jakobsbad



De Romanshorn ĝis Zürich mi havis unikan okazon veturi en la elektra lokomotivo apud la deĵorloko de nia vicprezidanto. En urbo Zürich s-ino Fr. Liechti atendis min, akompanis min al sia hejmo. La 12-an de oktobro, vespere, okazis mia prelego en la loka esperantista klubo. Pli ol kvardek gesamideanoj — inter ili pluraj fervojistoj — aŭskultis mian prelegon pri la plej oftaj malsanoj inter la hungaraj fervojistoj. El mia prelego la konkludo estis tio, ke inter la hungaraj fervojistoj same, kiel en aliaj landoj, — la reŭmatismaj kaj la stomakaj malsanoj estas la plej oftaj. La ĉeestantoj faris multajn demandojn ne nur pri la faka temo, sed ankaŭ pri la laboro de la hungaraj esperantistoj. Kiel kuracisto mi havis intereson pri la svisaj medikamentoj. La prezidanto de la Esperanto-Societo en Zürich s-ro Fr. Liechti trovis kontakton al la firmo Pharmakon. Pere de Esperanto mi povis konatiĝi kun s-ro D. Kirchoff, la gvidanto de la firmo. Laŭ la priparoloj mi vidas eblecon veki intereson por la medikamentoj de Pharmakon en Hungario.
La sekvonta restado post Zürich okazis en urbo La Chaux de Fonds, kie s-ro Claude Gacond, instruisto, akceptis min kaj kondukis al sia hejmo. La 14-an de oktobro vespere okazis la kunveno de la loka esperantista grupo. Dum la kunveno mi prelegis pri la elstaraj hungaraj esperantistaj verkistoj. Mi prezentis ankaŭ poemojn de Julio Baghy pere de sonbendo. En vilaĝo La Sagne mi renkontiĝis kun pluraj neesperantistoj, vilaĝanoj, kun kiuj mi povis babiladi. La paroladojn tradukis s-ro Gacond.
El la Chaux de Fonds mi veturis al Lausanne. S-ro Buttet, delegito de UEA, atendis min en la stacidomo kaj veturigis min per aŭtomobilo en la urbo kaj en la ĉirkaŭaĵo. La 16-an de oktobro vespere mi prelegis en la esperantista klubo pri la plej interesaj turismaj lokoj de Hungario. Krome mi prezentis kolorajn diapozitivojn al la ĉeestantoj. Krom la menciitaj lokoj mi vizitis ankaŭ aliajn urbojn, kiel Ĝenevon, Luganon kaj la tre interesan regionon inter Bern kaj Luzern. Mi estis la unuan fojon en Svislando kaj la vojaĝo signifis

La dentradaj fervojoj reviviĝas

El „Technicky tydeník", n-ro 20/1967, trad. -eto

La plej fidinda montartransportilo por venki krutajn deklivojn restas dentradaj fervojlinioj. Ilia fidindeco evidentiĝas precipe dum la vintra sezono, kiam ŝvebfervojoj kaj aŭtobustrafiko ofte estas ekstrafikigitaj.
Plej multe da dentfervojoj ekzistas en la Alp-landoj. Svislando estas efektiva grandpotenco en tiuspeca trafiko. Tie estis ankaŭ en la jaro 1871 la unua eŭropa dentfervojo Vitznau-Rigi, kiu venkas la altodiferencon de 1300 m per maksimuma klineco da 25°/oo. Sur la linio trafikis origine vaporlokomotivoj kaj en la jaro 1937 la linion oni elektrigis per kontinua elektrofluo de 1500 V. Sur la „Brünig-Fervojo" kun maksimuma klineco de 120°/oo plenumas la trafikon elektraj lokomotivoj, konstruitaj en la jaro 1954, kun maksimuma laborefekto de 2312 HP dum maksimuma rapido de 33 km/horo monten. Svislando havas ankoraŭ unu unikaĵon: La dentfervojon al Pilatus kun klineco de 480°/oo. Ĝi estas absolute la plej kruta fervojlinio surmonde.
En Ĉeĥoslovakio antaŭ 35 jaroj estis eksfunkciigita dentfervojo al Štrbské pleso, kiun tiam priveturis vaporlokomotivoj. Ĝia maksimuma klineco estis 127°/oo. Nun oni studas la eblecon de ĝia ekrekonstruo, kiu plue kontribuos al la disvastigo de turismo en la montegaro Tatry. Alia dentfervojo en Ĉeĥoslovakio estas ekz. la linio Tanvald-Kořenov kun klineco de 57°/oo.
La plej konata dentfervojo en Aŭstrio estas la Mariazell-fervojo kun maksimuma klineco de 72°/oo, trafikata per vapor- kaj dizelelektraj lokomotivoj
Konata estas ankaŭ la Schafberg-fervojo, kiu je distanco de 6 km venkas la altecdiferencon de 1200 m kelkloke per klineco ĝis 250°/oo. Tiu ĉi linio estis ekipita en la jaro 1961 per dizelelektraj lokomotivoj kun laborefiko da 1025 HP kaj kun maksimuma rapido de 20 km/horo monten.
Oni renkontiĝas kun dentfervojoj ankaŭ en Sudameriko sur la linio de Buenos Aires al ĉilia Valparaiso. Tie ekzistas en la alteco de 3220 m liniparto kun klineco de 80°/oo.
Vaporlokomotivoj preskaŭ malaperis de la dentfervojoj en Eŭropo, ĉar en la montegaro Alpoj ne estas sole grandaj klinecoj, sed ankaŭ tuneloj, eĉ kelkkilometrojn longaj, kiujn estas necese aerumi ĉe uzo de vaportrakcio kaj tio postulas multekostajn instalaĵojn. La dizeltrakcio estas nur iomete pli favora tiurilate. Sed elektraj lokomotivoj forigas tiujn ĉi malavantaĝojn kaj krome estas ankoraŭ pli bone utiligata la energio.
Iom aliaj estas la cirkonstancoj en Usono. Ĉar tie tuneloj preskaŭ ne ekzistas, oni uzas dizel-lokomotivojn. En la jaro 1871 estis konstruita la unua dentfervojo surmonde, nemalproksime de New York. Ĝin trafikis vaporlokomotivoj, kiuj estas uzataj ĝis nun. La linio en la ŝtato Colorado el Manitou al la pinto de Piké-Peak venkas la altecdiferencon de 2300 m kaj ĝia plej alta punkto estas 4300 m super marnivelo. La linio estas 14 km longa. La trafikon plenumas sola dizelelektra vagono, kiu atingas la maksimuman rapidon de 20 km/horo monten.
En Japanio la plej konata dentfervojo estas tiu de Yokokawa — Karuizawa. La linio estas elektrifikita per kontinua fluo de 600 V. En la jaro 1963 estis tie inaŭgurita ekspluato sen dentstango. Tie veturas trajnoj 400t pezaj je klineco de 70°/oo per rapido de 40 km/horo. Kompare al la eŭropaj, la lokomotivoj estas ege laborefikaj. Ilia daŭra laborefiko estas 3200 HP.

La dentradaj fervojoj estos gravaj turisme kaj ankaŭ ekonomie. La nombro de transportitaj pasaĝeroj tute ne estas malgrava kaj rapide ĝi kreskas. Ekz. la linio Vitznau-Rigi transportis dum la unuaj 66 jaroj de sia ekzisto 6,8 milionojn da pasaĝeroj, sed dum la lastpasintaj 25 jaroj jam 8,5 milionojn.

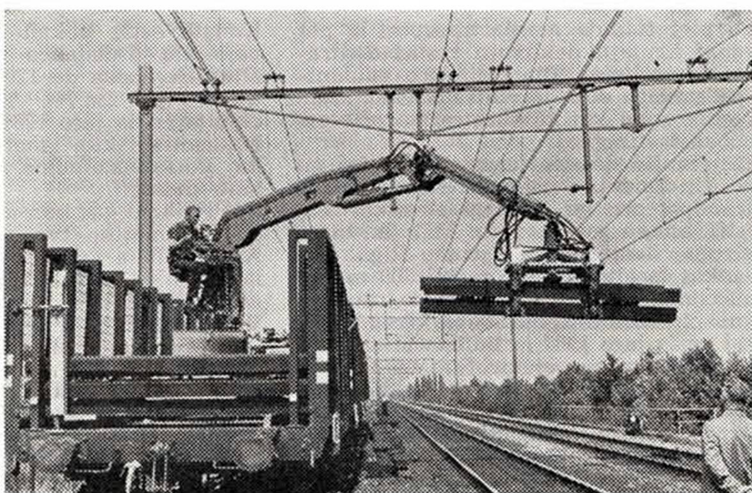
---

al mi neforgeseblan travivaĵon. Mi konstatis viglan laboron ĉe la svisaj esperantistoj.
Ankaŭ ĉi tie mi esprimas korajn dankojn al s-ro Otto Walder. Apartan dankon meritas s-ro Fritz Liechti, prezidanto de la Esperanto-Societo en Zürich, s-ro Claude Gacond en La Sagne, s-roj Buttet kaj Arbenz en Lausanne, pro la akcepto kaj la gastigado, kaj tiuj gesamideanoj kaj gekolegoj, kiuj krom la menciitaj helpis min dum la vojaĝo kaj restado en la belega Svislando.

D-ro Imre Ferenczy,
gvidanto de la Junulara Sekcio
de IFEF.

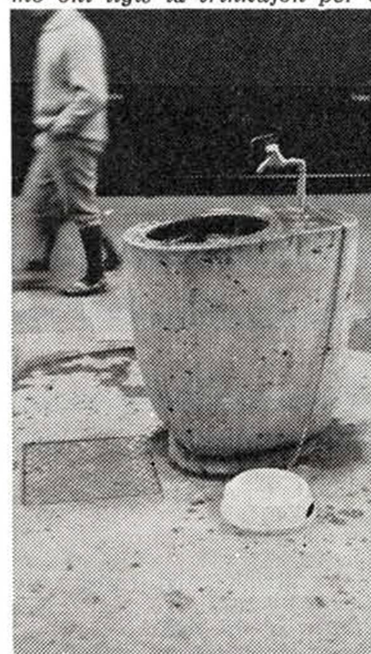
Reorganizado ankaŭ ĉe DB

La fervojaj kompanioj troviĝas en preskaŭ ĉiuj okcidentaj landoj en malfacila situacio. La transportado per ŝarĝaŭtomobiloj, privataj aŭtomobiloj kaj per ŝipoj signifas gravan konkurencon kaj ĝis nun oni ne trovis rimedon kontraŭ tiu minaco.
Ke la situacio por multaj fervojoj estas zorgoplena, tion montras ĉi suba listo kun atenditaj deficitoj por la kuranta jaro en kelkaj landoj.



Modernaj labormetodoj.

D.B. zorgas ankaŭ pri la vojaĝantaj kvarpieduloj. Ne pro ili, sed pro la homo oni ligis la trinkujon per ĉeno.



Belgio	900 milionoj	da	ned.	guld.
Britio	1,7 miliardoj	„		„
Francio	3	„	„	„
Germanio ..	3	„	„	„
Italio	2,5	„	„	„
Luksemburgo	200 milionoj		„	„
Nederlando	140	„	„	„
Svislando	165	„	„	„

Jen ruĝaj ciferoj, kiuj kreskas de jaro al jaro.
Por sanigi la entreprenojn, la fervojoj aplikas malsamajn rimedojn, el kiuj la fermo de malprofitaj linioj kaj la rigora reduktado de la dungitaro apartenas al la plej multe uzataj.
Fakto estas, ke en la publika trafikado la fervojo ludas apartan rolon, kiun neniu alia transportentrepreno kapablas transpreni. Ne estas do imagebla moderna sociordo, en kiu la fervojo mankas, aŭ ludas malpli gravan rolon. Tiu agnosko kaŭzas, ke ne nur fervojaj direkcioj, sed ankaŭ registaroj serĉas rimedojn por garantii al la fervojo ĝustan lokon en la mondo transporta.
La germana ministro por trafiko, George Leber, publikigis detalojn el sia sensacia trafik-politika programo por la jaroj 1968-1972, kies plej grava punkto estas sanigo de la „Bundesbahn".
Deficito de tri miliardoj da ned. gulde-

noj pojare ja signifas *ĉiutagan* perdon de dek milionoj da germ. markoj kaj la ministro opinias, ke al tiu sumo oni povus doni pli utilan destinon.
Tial li pledas por koncentrigo kaj reorganizado de la Germana Federacia Fervojo, kiun li volas sanigi laŭ jena plano:

- fini la fervojan trafikon sur 6500 km da malprofitaj linioj;
- plifrekventigi la pasaĝeran trafikon sur aliaj linioj;
- ne anstataŭi 82000 da pensiumotaj dungitoj;
- simpligi la servojn por pasaĝera- kaj vartrafiko;
- modernigi la vagonojn por vartransporto;
- malfermi novajn liniojn al gravaj marhavenoj kaj aertrafikaj havenoj;
- havigi pli da transportoj al la fervojo.

Por sendeficita funkciado de la vartransporto la fervojo bezonas oferton de 30 milionoj da tunoj jare. La ministro volas enkonduki specialan imposton por la aŭtomobila transporto kaj malpermesi sur la gravaj aŭtovojoj de okcidenta Germanio la pezajn transportojn de ligno, ŝtalo, ŝtonoj, karbo, sablo, ktp. por ke oni atingu la supre postulitan kvanton.
Li taksas, ke per ĉi tiu aranĝo la peza transporto sur la aŭtovojoj malpliiĝas 20%, kaj la restintaj 80% de tiu transporto en direkto norda-suda kaj inverse, ne devos uzi la frekvente trafikatan aŭtovojon inter la Rur-regiono kaj Frankfurto, ĉar oni projektas novajn vojojn laŭ la dekstra kaj maldekstra bordoj de Rejno.
Kiam do la peza transporto sin dividas sur tiuj tri vojoj, ebliĝos pli libera trafiko ankaŭ por la privataj aŭtomobiloj, kio estas urĝe necesa.
La ministro estas konvinkita, ke lia plano elvokos fortan kontraŭstaron de diversaj flankoj. Li tamen opinias, ke urĝe necesas iu saĝa solvo por atingi eblecojn de sendeficita funkciado de la Germana Fervojo kaj por fini la grandan mizeron sur la ŝoseoj.

Kompilis de J.



Jam nova interesiĝo por la fervoja trafiko.

Varboafiŝo, kiu montras, ke Ruĝĉapul-(in)o estas ne nur fabela figuro.



La kliŝojn afable disponigis
DE KOPPELING

38-a Nacia Kongreso de Esperanto Catania (Sicilio)

Nacia kunveno de Italaj Fervojistoj

La 38-a Itala Kongreso de Esperanto okazis ĉi jare, de la 16-a ĝis la 22-a de septembro en Catania, ĉe la piedo de Etna.

La novaj kaj malnovaj esperantistoj renkontiĝis ĉe „Eden Bar", sabaton vespere por teksi novajn interrilatojn.
Dimanĉon, post la diservo celebrita en Esperanto, okazis la solena inaŭguro de la Kongreso en la luksa salonego de E.S.E. (Ente Siciliano de Elettricità). Ĉeestis 250 italaj kaj alilandaj esperantistoj. Multnombraj aŭtoritatuloj, ĉu regionaj, ĉu ŝtataj honorigis nian 38-an: Subministro Hon. Giuseppe LUPIS, reprezentis la italan registaron, Deputito Hon. Antonello DATO, la sicilian regionon, Senatano Mario MARTINEZ, Subministro pri Komerca Ŝiparo, kune kun la estroj de la Esperanto-movado en Italio: d-ro STOPPOLONI, Prezidanto de FEI; d-ro DAZZINI, Sekretario de Internacia Ligo de Instruistoj; Adv. VAONA kaj prof. AGOSTINI, respektive Prezidanto kaj Ĝenerala Direktoro de Itala Instituto de Esperanto, d-ro FABRIS de la Internacia Ligo de Ĵurnalistoj, s-ro GIMELLI de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.
Prof. BRUNO, Prezidanto de LKK salutis la ĉeestantojn kaj post li, bondeziris la kongreson la reprezentantoj de eksterlandaj Asocioj (Aŭstrio, Ĉeĥoslovakio, Francio, Hungario, Jugoslavio, Pollando, Venezuelo, San Marino). Varman saluton de la franca delegacio kaj de la Francaj Fervojistoj-Esperantistoj, prezentis s-ro Coyac.
La subministro pri Eksterlandaj Aferoj Hon. Lupis parolis en la nomo de la itala registaro. Li evidentigis la gravecon de Esperanto kaj menciis la vortojn de Sankta Paŭlo en letero al Korintanoj: „Por ne senti sin barbaroj unu kontraŭ la alia necesas komuna lingvo."
Hon. Dato bonvenigis nin en Sicilio en la nomo de la registaro de la Sendependa Regiono kaj esprimis sian deziron, ke Esperanto fariĝu dua lingvo por ĉiuj nacioj kaj anstataŭu la lingvojn alportitajn kaj perforte instruatajn pere de militaj aŭ politikaj potencoj.
Senatano Martinez, post la vortoj de la reprezentanto de la fervojistoj kaj de kolego Coyac, deziris ankaŭ por la maristoj, kiel por la fervojistoj, Esperanto-kursojn, por ke la maristoj italaj kaj eksterlandaj dum iliaj oftaj kontaktoj, havu taŭgan ilon por interkompreniĝi libere, sen malfacilaĵoj.
La kongreson malfermis d-ro Stoppoloni, kiu dankis la aŭtoritatojn, la LKK-n kaj la ĉeesantojn kaj invitis la reprezentantojn de la registaro apogi ĉe la kompetentaj instancoj la leĝproponon por enkonduko de Esperanto ankaŭ en la italajn lernejojn.

La kongresanaro antaŭ la Kongresejo, la modernega kaj luksa sidejo de la Sicilia Entrepreno pri Elektra-Forto (E.S.E.); en la mezo Senatano Martinez kaj Hon. Dato konversacias kun niaj samideanoj.



Kav. Minnaja, parolanto de Radio Roma, legis sian poemon (kaj ĝian italan tradukon) kiu laŭdegas Catania, Sicilio, iliajn belaĵojn kaj iliajn grandajn filojn, de Dionigi ĝis Bellini kaj Verga.
Posttagmeze komenciĝis la kongresaj laboroj kaj okazis la Nacia Kunveno de Itala Fervojista Esperanto-Asocio. La nacia sekretario, s-ro Gimelli, raportis pri la agado de la Asocio precipe rilate al partopreno de itala delegacio al Internacia Fervojista Kongreso en Fulda. Poste li donis informojn pri la decidoj de la Komitato de IFEF (faka Asocio de UEA) elekti kiel sidejojn de la venontaj kongresoj, Varna (Bulgario) de la 11-a ĝis la 17-a de majo 1968-a, Avignon (1969-a) kaj Bologna (1970-a), invitante la italajn fervojistojn partopreni en ili. „Association Europeénne des Cheminot" petis por havi geinstruistojn por Esperanto-kursoj, eventuale organizotaj de tiu Asocio, en diversaj italaj urboj. S-ano Gimelli petis la grupestrojn interesiĝi pri tiu grava afero, kaj doni al li la nomojn de la instruistoj kiuj pretas helpi. Laste la sekretario raportis pri la evoluo de la peto al Ministro de Transportoj kaj Civila Aviado, por aldoni klarigojn en Esperanto en itala fervoja horaro. La asembleo decidis sendi al Ministro, Hon. Scalfaro, leteron por memorigi al li lian promeson de interesiĝo.
Lundon kaj mardon daŭris la kongreslaboroj kaj la jaraj kunvenoj de la fakaj Asocioj kaj sekvis akcepto ĉe la Urbestro kaj vizito de la urbo per aŭtobuso kun halto en strato Esperanto, sub kies tabuleto oni deponis flor-kronon.
Mardon vespere la kongresanoj ĝuis folkloran spektaklon de la „Opero de Siciliaj pupoj". Oni prezentis: „La malvenko de Roncisvalle" pri la morto de la heroaj palatenoj de Karlo la Granda, perfiditaj de ilia ambasadoro.
Merkredon fermo de la kongres-laboroj kaj ekskurso al Vulkano Etna, aŭtobuse kaj kablovoje ĝis 3000 metroj.
Ĵaŭdon kaj vendredon estis ekskursaj tagoj, ekskurso al Siracusa, al ties greka-romaj restaĵoj kiel la teatroj, la altaro de Jerone, la tombo de Archimede, la famaj „Latomie" kaj la Fonto Aretusa. La sekvan tagon ni vizitis Taormina, tie la Urbestro salutante la kongresanojn en la salono de Palaco Corvaia (kie okazis parto de la Eŭropaj Konferenc-laboroj de Messina), anoncis la aldonon de Esperanto-flago al tiuj de la diversaj Eŭropaj landoj, kiuj jam ornamas la belan salonegon, ĉar li diris ke Esperanto estas la ilo necesa por disvastigi la Eŭropan ideon. Ni tagmanĝis en la luksa Hotelo Jolli kvazaŭ en paradizo antaŭ la maro. Tie d-ro Stoppoloni fermis la kongreson kaj laŭtlegis la finajn rezoluciojn de la kongreso. Posttagmeze sekvis vizito al greka teatro kaj al naturaj belaĵoj de tiu ĉarma urbeto kaj adiaŭo.

Delvina Gimelli



Diverslandaj fervojistoj-esperantistoj ĉe la tablo dum la „Interkona vespero" de la 38-a Itala Kongreso de Esperanto

Korespondpetoj

Nederlando.

K. Ludenhoff, Amsterdam, Salzmannhof 13, (17-j. liceano), dez. kor. per bildk. kaj interŝ. PM. Prefere kun svisaj gejunuloj. Certa respondo.

Ĉeĥoslovakio

S-ro Frant. Rajsky, Stromořadní 2, Břeclav, dez. kor. kun nederl. ferv. per bildkartoj. Li uzos la kartojn por prop. celo, la filino, Dagmar, por instr. de geogr. en lern. Certa resp.

F-ino Ivoma Mašková, Palackého 2406, Pardubice kaj f-ino Zuzanna Bartošová, Smilová 1904, Pardubice, ambaŭ 20-jaraj, dez. kor. pri moderna muziko, teatro kaj sporto, kol. bildkartojn, fotojn de filmaktoroj kaj kantistoj.

S-ro Štěpán Toman, Svatobořice — Mistřin č. 621, okr. Hodonin, dez. kor. bildkarte kun la tuta mondo. Lin interesas vojaĝado trans t. Eŭropo. Estas 44-j. malnova esp. Certa respondo.

La kvinjara plano (1966-1970) de la Rusa Fervojo

En okcidenta Eŭropo kaj ankaŭ en Usono la fervojoj baraktas kontraŭ kreskantaj transportebloj per aŭtomobilo, ŝipo kaj aviadilo.
En Sovetunio tiuj problemoj ankoraŭ ne estas aktualaj.
Por povi akcepti la kreskantan trafikon, kiun antaŭvidas nova kvinjara plano, la rusa fervojo sin diligente vastigas kaj modernigas.
La komparo inter la trafikoj sur reloj kaj sur la ceteraj vojoj estas por la rusa fervojo multe pli favora ol por la ceteraj landoj de Eŭropo kaj Usono, kiel montras vasta artikolo en „La vie du Rail". Ni prenis el ĝi kelkajn faktojn:
Koncerne la konstruadon de fervojo la gazeto mencias, ke kvankam jam en 1837 malfermiĝis la unua fervojo linio en Ruslando (de St. Petersburgo, nuna Leningrad, al Paulowsk, tra Toaskoje Selo, la somera restadejo de la caro) la tuta longo de la rusa fervoja reto en la jaro 1866 ampleksis nur 5000 km. La unua fervoja linio estis unuŝpura trako, 27 kilometrojn longa, kun larĝeco de 1,829 m.
En 1841 la caro ordonis konstruadon de fervoja linio inter Moskvo kaj St. Petersburgo (longo 645 km). Elektiĝis por tiu linio larĝeco de 1,524 m kaj tio validis por ĉiuj postaj aldonoj.
En 1851 tiu duŝpura trako estis preta kaj ĝin sekvis la konstruado de pluraj linioj.
En 1900 la reto estis vastigata ĝis 53.000 km, el kiuj 13.000 km konstruiĝis inter la jaroj 1893-1897. En tiu periodo oni decidis ankaŭ pri la konstruo de la transsiberia fervojo kaj en 1905 Moskvo estis ligita kun Vladivostok. En 1913 la tuta longo de la fervoja reto sumis je 70.000 km kaj la unua kvinjara plano (1928-1932) signifis la komencon de plua konstruado. La fervoja retaro atingis ĝis 1941 longon de 106.000 km.
Post la dua mondmilito Ruslando plivastigis sian fervojan linion kaj ĝi atingis ĝis 1965 longon de 130.000 km.
Sekve de la nuna kvinjara plano kreskos la produktado kaj tial oni atendas kreskon de la transrela trafiko je 23%. 45% de la kreskinta vartransporto kaj 30% de la pliiĝinta pasaĝera trafiko devas prizorgi la fervojo.
Oni kalkulas kun la fakto, ke en 1970 la tuta vartransporto atingos 24 miliardojn da tunoj/km, el tio la fervojo devos transporti ± 76%.
Same favoraj estas la ciferoj en la pasaĝera sekcio, kiu kalkulas pri 2,7 miliardoj da vojaĝantoj en 1970, kontraŭ 2,3 miliardoj en 1965.
La plano 1966-70 startis antaŭ unu jaro kaj estas adaptita al granda kresko de la fervoja transporto. Ĝi enhavas:

- vastigon de elektrigado;
- plidensigon de la fervoja reto per aldono de 7000 km;
- plibonigon de la konstruoj kaj instalaĵoj;
- modernigon de lokomotivoj kaj vagonoj kaj pluan aŭtomatigon.

Kompilis de J.

Vi nepre devas havi ĝin

Fervoja Terminareto

Germana/Esperanta
Esperanta/Germana

aŭtoro: Gernot Ritterspach, eldonita de Germana Esperanta Fervojista Asocio. 80 paĝoj; 11,4 × 16,2 cm; ĉ. 2000 terminoj.

Prezo: 6.50 germ. markoj plus 10% afranko.

Mendu ĉe Elis. Ritterspach, Berliner Allee 1, D 6070 Langen/Hessen, Germanio.

Faciligo de Fervojrabatoj Kongresanoj ricevos internacian dokumenton

Realiĝis nova internacia dokumento, kiu permesas al anoj de diversaj internaciaj kongresoj ricevi rabaton por fervoja veturado. Kompreneble la aranĝo, aprobita de la internaciaj fervojaj instancoj, validos ankaŭ por internaciaj Esperanto-kongresoj. Estonte ĉiu kongresano ricevos, kune kun sia kongresa karto, specialan slipon presitan en kvar lingvoj — Esperanto, la angla, franca kaj germana — kiun li transdonos al la instanco, ĉe kiu li mendos sian fervojan bileton. Pliajn detalojn vidu en la komunikoj de la UEA-kongresoj. (Resumo el: „Esperanto"-revuo n-ro 734 (1) 1967).

„PIRIN" uzas Esperanton

Bulgara Turista Asocio havas preskaŭ unu milionon da anoj. Ĉe ĝi funkcias Turista Oficejo „PIRIN". La Oficejo portas la nomon de unu el la plej interesaj bulgaraj montaroj. Ĝi estas oficejo precipe por monta turismo, kaj havas la ĉefan taskon servi alilandajn individuajn turistojn kaj turistajn grupojn, vizitantajn bulgarajn montarojn. Ĝi posedas tri turistajn bazojn: Maljovica — en Rila, la plej alta montaro sur la Balkana Duoninsulo: Kamĉia — sur la bordo de la Nigra Maro kaj Vitoŝa — sur la samnoma monto apud Sofia. Krome ĝi ekspluatas 160 montarajn hotelojn kaj montodomojn dise situantajn tra la tuta lando kaj apartenantajn al aliaj organizaĵoj. La agado de „Pirin" estas tutjara.

De du jaroj mi, kiel fakdelegito pri turismo kaj prezidanto de la Turista Sekcio „Esperanto" en Sofia, havas aferrilatojn kun la gvidantoj kaj la oficistoj de la Turista Oficejo „Pirin". Pere de tiu oficejo 50 turistoj-esperantistoj el nia lando iris al Hungario por ferii kaj havis la eblecon ĉeesti la 51-an Universalan Kongreson de Esperanto. Kiam oni informadas min ke pli granda grupo de alilandaj esperantistoj serĉas helpon por tranoktado, mi utiligadas la loĝigan servon de tiu ĉi oficejo. De tempo al tempo „Pirin" luadas montodomon „Esperanto" por siaj klientoj. Lastatempe eksterlandaj esperantistoj persone aŭ per leteroj petis informojn pri la eblecoj por feriado en Bulgario, utiligante la servojn de „Pirin". Mi tradukis la leterojn aŭ interpretadis ĉe la personaj kontaktoj. Tiun ĉi favoran situacion por la internacia lingvo kaj ties movado mi profitis proponante al kamarado K. Koĉev — direktoro de la Turista Oficejo „Pirin", ke oni regule utiligu Esperanton en la internacia kontaktoj de la Oficejo. Post kelkaj interparoloj kaj interŝanĝo de leteroj ni atingis la jenajn rezultojn:

1. Turista Oficejo „Pirin" komencas korespondadi en Esperanto. Turista Sekcio „Esperanto" helpos la Oficejon por ke la korespondaĵoj estu rapide tradukatai kaj respondataj.
2. Oni reklamos la agadon de la Turisma Oficejo „Pirin" en la esperantista gazetaro kaj se estas eble eldonados prospektojn kaj aliajn propagandajn materialojn en Esperanto.
3. La estraro de la Turista Sekcio „Esperanto" proponis kaj oni akceptis ke en la baldaŭ malfermota kurso pòr ĉiĉeronoj estu ankaŭ 5 esperantistoj.
4. Al la dezirantoj aranĝi en alilando kunvenon pri Bulgario kaj ties naturo, Turista Oficejo „Pirin" disponigos konvenajn materialojn: prelego, fotoj, prospektoj, diapozitivoj k.a.
5. „Pirin" estas preta prizorgi la individuajn aŭ grupajn feriadojn de alilandaj esperantistoj en Bulgario. Ankaŭ bulgaraj esperantistoj povas utiligi la servojn de la Oficejo por ekskursoj en eksterlando je tre favoraj kondiĉoj. Ĉe grupaj vojaĝoj kaj feriadoj de esperantistoj ilin akompanos ĉiĉeronoj-esperantistoj.

Kiel vi konstatas, la atingitaj rezultoj estas tre gravaj. De ni — la esperantistaro — dependas, ĉu tiuj rezultoj estos efektivigeblaj. Vi devas per konkretaj agoj montri al la gvidantoj de „Pirin" ke la aplikado de Esperanto estas utila kaj praktika afero. Pro tio oni petu informojn pri la eblecoj por feriado en Bulgario, mendu materialojn por okazigo de kunveno dediĉita al Bulgario, feriadu en nia lando utiligante la servojn de „Pirin" aŭ mendu liton por dormado ĉe via alveno en Sofia. Turista Oficejo „Pirin", placo „Lenin" 8, Sofia estas je via dispono.

NIKOLA NIKOLOV
fakdelegito pri turismo kaj sporto

Donacu al viaj geamikoj fervojfakan literaturon !

Internacia Konvencio pri la Fervoja Pasaĝer- kaj -Pakaĵtrafiko (CIV)

tradukita de Wilhelm Barnickel eldonita de la Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA)

45 paĝoj,
prezo: 2,50 germ. mark.
+ 20% por afranko.

Mendu ĉe: Libroservo Ludwig Pickel, 85 Nürnberg 2, poŝtfako 2113, Germanio. Pagu al poŝtĉekkonto Nürnberg 2665.

Mortis Hans Jakob

La 4-an de oktobro ĉesis ekzisti pioniro de Esperanto Hans Jakob, 76-jara, kaŭze de gangreno kiu sekvis gravan operacion.
Jakob esperantiĝis en 1909, kaj dum longaj jaroj estis unu el la gvidantoj de la Movado, kune kun Hector Hodler kaj Edmond Privat, okupante multajn gravajn postenojn, kiel redaktoro de la revuo kaj de jarlibro. Ĝenerala Sekretario, Estrarano, Direktoro de la Serva Centro. Dum la Unua Mondmilito Jakob gvidis el neŭtrala Svisujo servon per serĉado de civiluloj en la militantaj landoj, kaj en 1936 li fondis la „Esperantista Interhelpo"-n, kiu helpadis la viktimojn de la nazia teroro, ĉefe judojn. Li senlace laboradis pri la kompilado kaj redaktado de enciklopedia verko „Kiu estas kiu en la Esperanto Movado". Lia humaneca laboro, lia senkompromisa dediĉo al Esperanto kaj al U.E.A. karakterizas longan epokon de la Movado.

El la „Rimportretoj"

Hans Jakob — mastro de UEA
Kalkulas, pesas kaj mezuras
La mondon per fadenoj ŝnuras
Kiel per reto aranea.

Sub lia gvido korifea
Delegitaro servkonkuras
Hans Jakob — mastro de UEA
Kalkulas pesas kaj mezuras.

Informe pri l'movad' ĉiea
Jarlibron zorge li poluras
Malbonon ofte ja aŭguras
Sed spitas ĝin per peno krea
Hans Jakob — mastro de UEA.

K. Kalocsay

Komuna agado kun radio-amatoroj

En la plenkunsido de la 19-a kongreso en Fulda kolego Giessner, Germanio, raportis pri plano, kiamaniere oni povus realigi komunan agadon kun la fervojistaj radio-amatoroj, kiuj, tion ni jam komence akcentu, ne estas esperantistoj (komp. LIF 4/67, p. 42). La celo estas, komprenigi al tiuj neesperantistaj radioamatoroj, ke ili helpe de Esperanto povus sendi siajn sciigojn multe pli senĝene ol per la kutima lingvosalato, kiun ili nun devas apliki. Jam antaŭ kelka tempo ni provis per ĝenerala alvoko, interesigi ilin pri tiu ĉi problemo, sed vane. Ni nun intencas iri alian vojon. Ni elektos kelkajn landojn diverslingvajn, en kiuj unuflanke troviĝas radioamatoroj kaj aliaflanke en la sama loko aŭ en ties proksimeco fervojista esperantisto. Jam anoncis sin krom Germanio la gekolegoj Lemonnier (Francio), Hauge (Danlando), Geroldinger (Aŭstrio), Engen (Norvegio) kaj Greutert (Svislando), por trovi taŭgajn kunlaborantojn.
La plano estas jena: En ĉiu kunlaboranta lando estu fiksata unu loko, kie povus komune agi po unu kolego el ambaŭ flankoj. La radio-amatoroj kutime inter si interrilatas dum certaj, ekzakte fiksitaj horoj per ofte same fiksitaj parolturnoj. Por la kunlaborantaj landoj oni same antaŭfiksu sendhoron, kaj por ĝi en ĉiu lando la radio-amatoro komune kun la esperantisto preparos sendtekston laŭ la reguloj de la radio-amatoroj, sed en Esperanto. Tiel ĉiuj povos senriproĉe interkompreniĝi, kondiĉe ke la provado estos bone preparita. Laŭ la farotaj spertoj oni poste daŭrigu la esploradon. Volonte ni ankoraŭ akceptos anoncojn de kolegoj, kiuj interesiĝas pri tio kaj deziras kunagi. Oni bonvolu skribi al kol. Joachim Giessner, D-342 Herzberg (Harz), Bahnhof. Gi

Esperanto en la eteron!

En la sidejo de la Vroclava Esperanto-Klubo estas instalita kurtonda amatora radiostacio. La stacion priservas 15 esperantistoj radioamatoroj. La elvoksigno de la stacio estas SP-6-PAM. Post la zagreba ĝi estas verŝajne la dua amatora radiostacio en la mondo instalita en la sidejo de Esperanto-Klubo. Oni povas ekligi kontaktojn kun la radiostacio ĉiun sabaton kaj dimanĉon en la vesperaj horoj laŭ GMT.
Adreso: Kurtonda Esperanto-Klubo, SP-6-PAM, Wroclaw-17, str. Dubois 3, Poŝtkesto 8, Pollando.

Per „Arktika" - al la noktmeza suno

Artikolo de Josef Schreiber en Železničář n-ro 26/1967, trad. -eto



La okuloj de lokomotivestro kuntiriĝis al ete mallarĝaj strietoj de preskaŭ mikrongrado. Ne estas ja plej agrable rigardi senpere en la sunon, kiu plue reflektiĝas de la reloj kaj ĉirkaŭantaj lagoj spite la farban ŝirmvitron. Estas la 23,15-a horo de bela junia tago kaj la trajno celas rekte al la nordo. Dekstre la nivelo de la Blanka maro formas la horizonton, maldekstre la tundro, traŝpinita de lagoj. La eksprestrajno „Arktika" el Moskvo al Murmansk alproksimiĝas sian celon. Mankas ja ankoraŭ „nur" dekduhora vojaĝo.
En la litvagonoj de „Arktika" nur malmultaj kuŝiĝis por dormi. Certe nur la alkutimiĝintaj pasaĝeroj, por kiuj la vojaĝo tra tiu ĉi fervojlinio estas memkomprenebleco. Post la noktmezo ni tratranĉas la arktcirklon kaj tio estas solenenda la unuan fojon same, kiel la transpaŝo de la ekvatoro.
„Lokomotivestro de la trajno n-ro 16!"
„Mi aŭdas!"
„Antaŭ vi estas vartrajno, la signalilo perturbas, malrapidigu, ĉe la signalilo atendu du minutojn!"
La lokomotivestrejo de „Arktika" ne malantaŭas la pilotejon de aviadiloj koncerne la nombron de aparatoj kaj teknika ekipo. Radiokonektiloj, grafikaĵoj, kiuj registras rapidon, signalojn kaj ĉiujn movojn de la ekspreso. Tio ne estas mirinda. Krom la „klasika" trafiko en la tundro, kio signifas vintre glitveturilojn kaj somere boatojn alterne kun piediro, estas eble atingi Murmansk-on sole per aviadilo aŭ — trajno. La fervojtrafikemuloj tamen asertas, ke garantieble sole per trajno, ĉar la ŝanceliĝema vetero malcertigas la aviadiltrafikon. Kaj do nuntempe ekveturas ĉiutage kelkaj specialaj ekspresoj al Murmansk ĉu el Moskva, ĉu el Leningrad. La plej nova kaj plej rapida el ili estas „Arktika". La linion 2094 km longan ĝi traveturas je 32,14 horoj.
Ne ĉiam estis tiel. La trajnestro Anatolij Kuzincov ekveturis tiun ĉi fervojlinion en la jaro 1958.
„Tiam," — li rakontas — „kaj tio estas facile memorebla, tiu ĉi vojo daŭris precize 58 horojn per la plej rapida trajno."
Sed la trajnkonekta historio de Murmansk — estas direble — al la „kontinento" estis iom pli komplika.
Sufiĉas nur rigardi tra la fenestro de la trajno al la pejzaĝo kaj oni konsciiĝas, ke la konstruo de la linio en tiu ĉi tereno devis esti nepre laboro „Sisifa". La tundro estas mola kvazaŭ deko da plej delikataj pers-tapiŝoj, la lagoj printempe kunfluiĝas al preskaŭ maro, la somero daŭras nur kelkajn semajnojn kaj konstrui vintre? Sed tamen la situacio eldevigis ĝin! Nome, kiam dum la unua mondmilito la rusaj havenoj estis minacataj de la militagoj, la caraj oficistoj rememoris, ke tie ie en la nordo estas haveno Romanov ĉe Murman, kiu ja eĉ ne glaciiĝas vintre. La decido pri konstruo de fervojlinio al Murman estiĝis dum daŭro de kelkaj horoj, estante akompanata de tempesto, kiu atakis la kapojn de la oficistoj pro tio, ke ili ne pli frue atentigis pri tio. Kaj spite la militagojn komenciĝis la konstruado de fervojlinio Petrograd — Romanov ĉe Murman. Skribiĝis la jaro 1916. La plej granda problemo estis — firma grundo. Nu, laŭ la direkto de la estonta fervojlinio ekveturis veturiloj ŝtonplenaj. Dekoj, centoj, miloj. En la lukto kontraŭ tundro venkis la homo. La unua trajno veturis tie post iom pli ol unu semajno. Jardekojn oni mezuris la vojaĝdaŭron per tagoj, nur en la lastpasintaj jaroj oni komencis mezuri ĝin per horoj. Ja eĉ per minutoj.
Kaŭze de la vartrajno antaŭ ni ŝveliĝis la nivelo de nia senpacienco."
„Ĉu ni ne malfruos?"
„Kiamaniere venis al vi tiu ĉi ideo? Ni alvenos precize je minuto.... Tiel ni ja plenumas tion.... ĉu somere, ĉu vintre. Ĉu eble ekspresoj malfruas ĉe vi?"
Kelkfoje ankaŭ silentado estas respon-

Oni solenas „Tagon de fervojistoj"

Jam en la historio de antikvaj popoloj oni legas pri certaj tagoj en la jaro, kiuj estis ĉiujare solenataj honore al iu naturfenomeno aŭ al iu pagana dio, kiu — laŭ la tiamaj kredoj — estis la kreanto, aranĝanto, reĝisoro de tiu ĉi fenomeno. Ekz. la reviviĝo de la naturo (printempo), la tempo de solstico k.s.
Tiu ĉi kutimo estis okazo por amasigi la popolon, kiu per kantoj, dancoj, konkursoj, preĝoj, procesioj kaj festenoj honorigis la fenomenon aŭ ĝian superantan reganton — la dion. Kaj la kutimo daŭris ankaŭ en la mezepoko — en Eŭropo ĉefe sub influo de la kristana eklezio, en aliaj mondpartoj sub influo de aliaj religioj.
La eklezio ekkonsciis la grandan potencon kaj signifon de tiuspecaj solentagoj, kiuj profundege enradikiĝis en la kutimojn de la paganaro, volis gajni al sia nova, pli nobla teorio kaj kredo la vastajn popolamasojn kaj do ankaŭ ĝi komencis solenadi certajn tagojn de t.n. sanktuloj. Ankaŭ ili fariĝis ĝenerale protektantoj de diversaj fenomenoj, agadoj, kutimoj, laborfakoj ktp.
Post la burĝa revolucio en Francujo aperis en la listo de solenataj t.n. festotagoj nova elemento, nome la solenado de la „Tago de respubliko". En Usono oni eksolenis la „Tagon de unuiĝo". Tiuj ĉi tagoj do ne plu havis la stilon de honorado pri iu fenomeno, dio, ili akiris sencon — daŭre memorigi iun gravan okazaĵon por akcenti kaj atesti ĝian grandan signifon por certa popolo aŭ averti ĝin pri danĝeroj, kiuj povus kaŭzi iun katastrofon al la popolo aŭ ŝtato, al la kulturaj, sociaj, socialaj, ekonomiaj akiraĵoj.
Post la unua kaj dua mondmilitoj de nia jarcento aperis multaj tiuspecaj memortagoj kiel simboloj de la liberigo, venko kontraŭ atako, subpremo, averto kontraŭ danĝero de pasintaj eraroj, sklaveco.
En la socialistaj landoj, kie la laboro estis proklamita la plej alta celo de ĉiu homo, ekestis ankaŭ tagoj, dediĉitaj speciale al iu faka agado. Ĝenerale ili ne estis anticipe dekretitaj de la registaro aŭ partio, sed ili oficialiĝis kiel rezultato de la strebado de tiuj-kiuj laborfakoj. Inter tiujn ĉi tagojn viciĝis ankaŭ la „Tago de fervojistoj", solenata en preskaŭ ĉiuj tiuj ĉi landoj.
La modelon donis kompreneble Sovetio. En julio 1935 la tiama soveta registarĉefo J. V. Stalin akceptis nombran delegitaron de sovetaj fervojistoj, kiuj informis lin pri la rezultato de sia ĝisnuna

---

do. Pli indas admiri la deknaŭ gehomojn, kiuj formas la trajnpersonaron de „Arktika", dank' al kiuj ĉiutage alvenas 600 pasaĝeroj horarprecize al Murmansk. Kaj tion dum netutaj du jaroj de sia funkciado „Arktika" ĉiam pruvatingis.
Ĉu cetere eblas priskribi la belecon de la naturo de Karelio kaj Murman, tra kiu la trajno pasas? Neniu koleru je mi, sed efektive tio ne eblas! Tio estus solaĵo por fotoraportisto, ja eĉ ankaŭ por li tio ne estus bagatelaĵo! Jam dumvoje al Leningrad la pasaĝeroj adiaŭas de la nocio „nokto". Eĉ tie sub la arktocirklo komenciĝis la „blankaj noktoj" kaj la patruloj de la urbo anoncis eĉ en la presorganoj, ke dum tiu ĉi sezono oni malŝaltis la noktlumadon. „Arktika" celrapidas la noktmezan sunon inter miloj da karelaj lagoj, per kiuj ĉiu povas akiri la scion, kion laŭfarbe signifas „ultramarin-bluo", marĉarbaro kun arboj kripligitaj per la neĝamasoj de la vintraj monatoj. Ĝis subite la marĉarbaro ŝanĝiĝas en malfalsan tundron, la aero — verŝajne ni nur imagas tion — odoras je salo, tamen ne, el la trajno estas videblaj mevoj, do efektive ni alproksimiĝas la Barents-maron. Ja ankaŭ la temperaturo estas pli alta, temas ja pri loka kuriozaĵo, ke mezgradaj temperaturoj estas norde pli altaj ol en la sudo de la duoninsulo Kola.
Dekduartika serpento serpentumas — ne, ĝi ne serpentumas, ĉar la rapido estas pli ol 100 km/horo! Sed ĝi rapidegas laŭlonge de la rivero Kola, kiu subite larĝiĝas en golfon. Ĉe la norda horizonto siluetiĝas havenarganoj kaj la homoj de malgranda bordmoleo svingas la manojn al la pasaĝeroj de la rapidegtrajno. Kaj estas precize la 11,16 horo kaj „Arktika" haltas en la stacio kun surskribo „Murmansk". Ĝi estas plenverŝita de sunradioj. Ŝajnas, ke la polussuno, kiun ni nun sentas ĉe niaj kalkanoj, afable ridetas. . . .

laboro. Stalin en sia parolado akcentis ĝian grandan signifon por la ekonomia evoluo de la lando. Memore al ĉi tiu rekono oni decidis ĉiujare soleni „Tagon de fervojistoj" en Sovetio. Oni fiksis ĝin je la unua dimanĉo en aŭgusto. Resone la fervojistoj de Sovetio organizis amasan movadon por subteni la plifruan plenumon de la jarplano fervoja, la atingon de laborĉampioneco, la starigon kaj progresigon de novaj labormetodoj, la perfektigadon de labororganizado ktp. Laŭ modelo de Sovetio ankaŭ en pluraj ceteraj socialistaj landoj oni ekhonorigis la laboron de fervojistaro, fiksante „Tagon de fervojistoj" en la jarkalendaro. Baldaŭ post la venko de la socialismigo en Ĉeĥoslovakio oni komencis ankaŭ tie memorigi la „Tagon de fervojistoj", nomante ĝin komence „Tago de amikeco al la sovetaj fervojistoj". Fine la oficialaj rondoj reguligis tiun ĉi tagon ek de la jaro 1951, kiel „Tagon de ĉeĥoslovakaj fervojistoj", solenatan samtempe kun la sovetaj kamaradoj. Tamen montriĝis, ke la dato estas tro malkonvena, ĉar temis pri tempo de maksimuma trafiko kaj krome ankaŭ meze de la rikolto, kiam ankaŭ la fervojistaro partoprenadis amase la kamparajn laborojn dum sia libertempo. Pro tio la sindikataro proponis ŝanĝi la daton kaj do ek de la jaro 1966 oni solenas tiun ĉi tagon dum la lasta dimanĉo de septembro.
El kio konsistas la solenado? Oni povas dividi ĝin en du partojn: laboran kaj amuzan. En la labora parto la fervojistaro aranĝas oficialajn kunvenojn de laboruloj pere de la sindikata organizaĵo, dum kiuj oni sumigas la atingitajn laborvalorojn, oni pritaksas iliajn sukcesojn, la kaŭzojn de eventualaj malsukcesoj, oni starigas eblecojn de plua laborkonkurado por la venonta jaro fiksante atingotajn celojn, oni elektas kaj rekompencas tiujn, kiuj atingis eminentajn efikojn en sia faka kaj politika laboroj, oni ornamas ilin per insigno de „Plej efika trafiklaborulo", eventuale eĉ per ŝtataj laborordenoj. Krome oni dediĉas al aliaj malpli eminentaj merituloj librojn, bildojn, asignilojn je senpaga restado en refreŝiĝejoj, eventuale ankaŭ monpremiojn. La amuza parto certe similas al kiu ajn alia festo kaj solenado en la tuta mondo. Oni spektas teatraĵojn, aŭskultas koncertojn, oni kantas, muzikas, dancas. La amuzajn aranĝojn partoprenas kompreneble ankaŭ la nefervojista publiko, kiu tiamaniere estas atentingata pri la granda signifo de la agado de fervojistoj en la ekonomia vivo de la tuta ŝtato.
Certe la ideo de „Tago de fervojistoj" estas imitinda ankaŭ en aliaj landoj, ĉar ĝi prezentas la eblecon dokumenti, ke ankaŭ de la senriproĉa laboro de la fervojistaro dependas la ekonomiaj atingoj de la tuta popolo.
Se en ŝtatoj de nesocialista sfero ekzistas similaj solenadoj, oni skribu pri ili, indikante la daton kaj la manieron de la solenado, oni sendu bildojn.

-eto

El la asocioj

Britio

F-ino A. Stewart, 10 Montholme Road, Battersea, London S.W. 11, estas preta helpi IFEF-anojn, kiuj deziras viziti Londonon. Ŝi estas afabla kaj agrabla junulino kaj entuziasma esperantistino.

Finnlando

S-ro Matti Voltti, Temppelikatu 25 B 47, Helsinki 10, Finnlando, volonte ricevos la nomojn de kontaktpersonoj.
En Finnlando okazos la nordlanda kurso de abstinentaj fervojistoj en la jaro 1970. En interligo kun tio oni ankaŭ projektas unusemajnan programon precipe por junaj (sub 35 jaraj) abstinentaj fervojistaj esperantistoj.

Hispanio

S-ro Ramon Gimenez, sekretario de IFEF-sekcio, ŝanĝis sian adreson. Sendu ĉion koncerne la aferojn de Hispana Esp. Fervojista Asocio al lia nova adreso: Str. Ronda S. Antonio 46-50, 20.40, Barcelona (11).

Italio

Lastmomente ni ricevis sciigon, ke la nova itala fervoja horaro enhavos ankaŭ Esperantan tekston. Imitinda ekzemplo.

Nederlando

S-ro W. L. van Leeuwen ŝanĝis sian adreson. Nun ĝi estas: Amsterlam-N., Loggerhof 27.

Nekrologo. La morto forprenis unu el niaj pioniroj, s-ron S. Garcia Garay. Ni sincere kondolencas la familianojn kaj HEFA kun tiu ĉi perdo.

Afganio kaj la fervojoj

El Železniční doprava a technika, n-ro 6/1966, trad. -eto

Unu el malmultaj landoj, kien ne enpenetris fervojo ĝis nun estas Afganio. Ĝian bazan trafikreton formas ŝoseoj, kies teknikaj elementoj ebligas pli facile venki la grandegajn montarojn, kiuj etendiĝas tra la lando. La ĉefaj ŝoseolinioj estas nuntempe konstruataj aŭ estis antaŭ nelonge finkonstruitaj. La trafikakson formas parto de la transazia magistralo, konektanta Istanbul kun Singapur. La teritorion de Afganio ĝi ektuŝas en Islám Kala ĉe la limo de Irano kaj gvidas tra Herát, Farrah, Kandahar, Kabul kaj Ĝalalabád al Torkham, kie ĝi transiras al Pakistano. Al tiu ĉi trafiklinio aliĝas ŝoseoj Kuŝka-Herát kaj Kizil Kala-Kabul, kiuj ligas Afganion al Sovetio, kaj Kandahár-Spin Boldak al Pakistano.

La malfavoraj terenformaĵoj, la konsiderindaj financaj kostoj kaj la negativa sinteno de la ekleziaj rondoj kaŭzis en la estinteco la fakton, ke ĝis nun ĉiuj fervojlinioj finiĝas ĉe la limo de Afganio. Nepretigita restis ankaŭ la interesa etŝpura fervojo, kiun ĉirkaŭ la 20-aj jaroj de tiu ĉi jarcento intencis konstrugi la progresema reĝo Ammanulah inter Kábul kaj sia sidejo Darulamán, longa 5 km. Diversloke estas ankoraŭ videbla la teraĵo kaj en Darulamán, nemalproksime de la muzeo de Kábul, estas deponejo, en kiu staras vaporlokomotivo kun du vagonetoj antaŭ la domo, kiun trakreskas arboj kaj arbustoj.

La Afgana trafikreto aliĝas al fervojoj en du stacioj sur la teritorio de Sovetio kaj en pluaj du stacioj sur la teritorio de Pakistano. Sur la afganlimo situas la transŝarĝstacio Kuŝka, kie finiĝas la fervojlinio el Mara de la Turkmenia SSR kaj de ĉi tie daŭrigas la varoj sian transporton per aŭtomobiloj pluen laŭ direkto al Herát. En Termez de la Uzbeka SSR, ĉe la rivero Amu Darja, estis konstruita haveno, kie oni transŝarĝas varojn destinitajn unuavice al Kábul. Termez situas ĉe la fervojlinio Kagan-Duŝambe. Efektiviginte 155 km da rivertransporto la sendaĵoj estas transŝarĝataj en la afgana haveno Kizil-Kala sur aŭtombilojn. El la haveno ĉiutage elveturas ĉirkaŭ 200 varaŭtomobiloj kun mezgrade 8 tunoj da ŝarĝaĵo. Pakistanflanke finiĝas la fervojo el Kvéta en la stacio Ĉaman kaj varojn plutransportas ree aŭtomobiloj. La fama fervojo de Khyber el Peŝavar uzas la montpasejon de Khyber en la alto de 1100 m direkten al Kábul kaj finiĝas surlime en Torkham. La liniparto el la stacio Landi Kotal al la limo tamen estas nek ekspluatata, nek konservata, do vico de tuneloj kaj pontoj estas nun jam kaduka. Transŝarĝejo estas konstruita en la fervojstacio Peŝavár.

Ekzistas vico da projektoj por konstrui fervojojn sur la teritorio de Afganio, sed neniu el ili estas realigita. Unuavice oni studis konekti Ĉaman kun Kuŝka trans Kandahár, Ferrah kaj Herát, ĉar ĉie tie la geografiaj kondiĉoj estas iom pli favoraj ol ekz. ĉe la daŭrigo de la fervojo de Khyber al Kábul, eĉ se ankaŭ tiu ĉi projekto estas pretigita.

Afganio devas importi ĉiujn necesajn varojn por sia komenciĝanta industrio kaj por la vivo ĝenerale de sia lando. La unua paŝo al ŝparo de valutoj por la transŝarĝado sur fremda teritorio estas la plilongigo de la fervojlinio el Ĉaman al Spin Boldak en Afganio. Nunjare estis traktado inter la registaroj pakistana kaj afgana. Pakistana konstrua firmo estas konstruonta 7,5 km longan fervojlinion kaj transŝarĝstacion de relative malgranda kapacito. La projekto estas jam pretigita kaj aprobita. La konstrulaboroj estas komencotaj baldaŭ. Oni povas do supozi, ke fine ankaŭ Afganio enviciĝos al landoj kun fervojtrafiko.

ALVOKO

Kiuj volas servi la infanojn de nia movado? Tiuj proponu sin kiel Onkloj, aŭ Onklinoj Esperantistaj, ĉar estas grava manko de Geonkloj, aparte en la okcidentaj landoj, kaj aparte por korespondi kun geknaboj en Pollando kaj Hungario.

Kompreneble, tiuj geonkloj estas plej utilaj, kiuj estas pretaj akcepti infanojn el iu ajn lando, sed ni bonvenigas ankaŭ tiujn, kiuj havas apartajn dezirojn pri landoj, kaj ni faras nian eblon kontentigi ilin. Se ili estas pretaj akcepti pli ol unu infanon, ili tion diru!

Plej kore antaŭdankas kaj salutas

J. H. Sullivan,
3, Berwick Avenue,
Urmston (Manchester), Anglio.

Plua nova fervojlinio en orienta Slovakujo (ĈSSR)

Laŭ artikolo de J. Murín en „Železniční doprava a technika", n-ro 1/1966, trad. -eto.

En orienta Slovakujo oni ekfunkciigos nunjare du novajn fervojliniojn. Unu estas la nova larĝŝpura linio 88 km longa, konstruita dum du jaroj kaj speciale destinita por la komerca kontakto de nova uzinego en orienta Slovakujo kun la najbara USSR.

En novembro d.t.j. oni intencas ekfunkciigi la duan novan linion, nome Podolínec - Orlov - Plaveč.
Jam en la jaro 1943 okazis la administra pritrakto de tiu ĉi linio kaj oni eĉ komencis ĝian konstruadon. La progresantaj militokazaĵoj ĉesigis ĝin. Nur en la jaro 1961 oni denove revenis al tiu ĉi fervojlinio.
La nova fervojlinio Podolínec - Orlov - Plaveč estas 30.948 km longa kaj ĝi kondukas laŭ la valo de rivero Poprad al la stacio Podolínec, kie ĝi ligiĝas al la linio Podolínec - Poprad Tatry. Tuj en la km 1,2-2,3 de la nova linio estas konstruata nova stacio Plaveč, el kiu komenciĝas ankaŭ nova ligtrako al la linio Presév - Orlov - Plaveč ebligante tiamaniere rektan veturon de trajnoj: Poprad Tatry - Podolínec - Plaveč - Prešov - Kysak.
Krom la stacion Plaveč oni konstruas surlinie staciojn Plavnica, Stará Lubovna kaj Ružbachy, haltejojn Hromoš kaj Chmelnica. La linio estos ekipita per relajsa duonaŭtobloko kaj la stacioj per simpligita relajsinstalaĵo.
Al la stacioj kaj haltejoj oni konstruas ĉirkaŭ 3,5 km da aliĝŝoseoj.
Du tuneloj troviĝas surlinie. Tiu de Milava, kiu estas 703 m longa kaj de Ružbachy 428 m longa. La linio transpontas naŭfoje la riveron Poprad.
La konstruo de la nova linio en la valo de la rivero Poprad ebligos fondi kelkajn specialajn industriejojn en tiu ĉi regiono kaj ebligos pli rapidan kaj pli ekonomian forveturigon de ligno- kaj kampo-produktaĵoj. Plirapidiĝos ankaŭ la distribuado de nutraĵoj kaj hejmuzeblaj industriaĵoj. En Stará Lubovna eklaboris uzino de ŝraŭboj kaj en Orlov grandfabrikado de betonaj konstrueroj. Estas atendeble, ke post certa tempo en tiu ĉi valo estiĝos pluaj novaj uzinoj kaj per ili novaj laboreblecoj por la tiea civitanaro.
La tuta regiono de la iamaj distriktoj Stará Lubovna, Spišska Stará Ves kaj Sabinov estas plena de naturriĉaĵoj kaj belaĵoj. Proksime de la linio (6 km) troviĝas bonkvalita traverteno en Vyšné Ružbachy. Nun- kaj venont-jare estos tie aranĝita tutmonda kunveno de skulptistoj, dum kiu pluraj el diversaj landoj kreos interesajn verkojn per traverteno kaj tiamaniere en la ĉirkaŭaĵo de la minejo kaj senpere en ĝi estiĝos ĉarma natura galerio, kie ĉiu vizitanto de Vyšné Ružbachy trovos plezuron. En tiu ĉi vilaĝeto estas ankaŭ tre konata kuracbanejo, kiun ĉiam denove vizitadas ne nur pacientoj, suferantaj pro diversaj nervaj difektoj, sed ankaŭ ŝatantoj de akvo, ĉar en tiu ĉi kuracloko oni konstruis en nia respubliko unu el la plej grandaj naturaj basenoj kun saniga akvo.
En la tuta ĉirkaŭaĵo de la linio troviĝas amaso de brikargilo, sed ĉefe multe da gruzo kaj sablo en la valo de rivero Poprad.
Ankaŭ la kuracloko Smerdžonka, posedanta sulfurakvajn fontojn, estas ĉiam pli intense dezirserĉata. La amaso da mineralakvaj fontoj dume ne estas utiligata ĉefe pro tio, ke la transportkostoj de la akvo al fervojekspedejoj estas tre grandaj. Nun oni eksportas jare sole 10 ĝis 12 tunojn. Post la finkonstruo de la fervojo ekestos tre favoraj cirkonstancoj por amasega liverado de tiuj ĉi mineralriĉaj, bongustaj kaj sanigaj akvoj. Per la finkonstruo de la fervojlinio funde plifaciliĝos la alireblo al tre grava naturrezervejo, la „Pienin-a nacia parko", al la rivero Dunajec — al la centro de la akvosportoj, al la fama Červeny Kláštor kaj al la rokegoj de Haligora kun la historie grava groto de Aksamit. La elirpunkto al tiu ĉi turiste vizitata regiono fariĝos la stacio Forbasy.

Pli poste, post la ebligo de pli intensa trafiko de la fervojlinio Poprad Tatry-Podolínec, oni povos eluzi la novan fervojon por direktado de ŝarĝaj kaj senŝarĝaj trajnfluoj el Poprad Tatry trans Plaveč al Prešov kaj de tie al Stražske, Humenné, Medzilaborce kaj returnen. La linio do servos ankaŭ por deŝarĝi la fervojan linisekcion Michalany - Košice - Poprad Tatry. Oni povos ĝin konvene eluzi por direkti varon al la Pola respubliko kaj reen ĉefe de kaj al regionoj, situantaj okcidenten de Poprad Tatry.

Brikoj per pakaĵpoŝto

Vernal estas mezgranda urbo en ŝtato Utaho, Usono, havanta 5.000 loĝantojn. En 1903, kiam Vernal ankoraŭ estis vilaĝo, S-ro N. J. Meagher establis ĝian unuan bankon. Ĝi estis sensignifa ligna konstruaĵo. En 1916 oni decidis, ke Vernal, estante ne plu vilaĝo meritas pli bonan bankon; tamen, ne el ligno sed el brikoj. La brikoj estis fabrikitaj en Salt Lake City (Sal-Laga Urbo), kiu situas 150 mejlojn for de Vernal.
Tamen, ne ekzistas fervojo inter la du urboj kaj la problemo do estis kiel liveri la brikojn. Oni ja povus sendi ilin rekte de unu urbo al la alia per ĉevaloj kaj veturiloj aŭ per ŝarĝaŭtomobiloj. Tamen la prezo estis multe tro alta. Kion do fari? Post zorga esplorado la bankoficistoj trovis, ke oni povus multe pli malkare sendi la brikojn per pakaĵpoŝto.
Sed laŭ postuloj de nia ĉefpoŝtoficejo en Vaŝingtono ĉiu pakaĵo ne devus pezi pli ol 50 funtojn, kaj oni ne rajtus sendi pli ol kvar pakaĵojn al iu ajn persono tage. Por ĉirkaŭiri tiun ordonon la bankoficistoj en Vernal sendis al la brikkompanio centojn da adresoj de Vernalaj civitanoj, al kiuj la kompanio rajtis laŭleĝe sendi po kvar pakaĵoj ĉiutage. Kompreneble oni ne povis sendi la brikojn rekte al Vernal pro manko de fervojo, kaj tial la pakaĵoj devis sekvi strangan rondiradon. Unue oni sendis ilin per fervojo al Mack en ŝtato Kolorado; de tie ili iris per fervojo al Watson en ŝtato Utaho, kaj la fina kaj plej mallonga etapo estis farita per ĉevaloj kaj veturiloj. Ĉe Watson la pakaĵoj amasiĝis tiel grandnombre, ke la kompatindaj fervojoficistoj preskaŭ perdis sian prudenton.



Inter Watson kaj Fernal estas monteto kiu estas tro kruta por duĉevala trenado kaj tial oni uzis du veturilojn kaj kvar ĉevalojn.

Brikoj

Atinginte la monteton, la veturigistoj maljungis du ĉevalojn, jungis ilin al la unua veturilo kaj la kvar ĉevaloj nun tiris la veturilon al la supro de la monteto. Nun la viroj maljungis la kvar ĉevalojn, jungis ilin al la alia vagono kaj la kvar ĉevaloj tiris ĝin al la supro. Tiom da tempo estis bezonata por liveri la amason da brikpakaĵoj al Vernal, ke la viroj devis dormi dumnokte apud siaj ĉevaloj. Pro la stranga rondirado de la pakaĵoj, la distanco kiun la brikoj iradis ne estis 105 mejloj sed 407. Kiom da mono estis ŝparita, la bankistoj ne mencias.

D-ro Lehman Wendell

La IFEF-Estraro
deziras al ĉiuj anoj
kaj amikoj de IFEF
sukcesplenan kaj feliĉan 1968

Esperanto-Presejo, Hardinxveld